



DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Innung Heilbronn-Öhringen



©adobeStock/MediaPartis

INNUNG-AKTUELL

November 2023

Mitteilungen der Innung des Kraftfahrzeuggewerbes Heilbronn-Öhringen

DAS KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Inhaltsverzeichnis

Impressum	Seite	2
Titelseite	Seite	2
Grundsätzliches / Verwaltung / Organisation	Seite	3-4
Handel	Seite	4-6
Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen	Seite	6-7
Handwerk / Technik / Umweltschutz	Seite	8
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit / Digitalisierung	Seite	8
Berufsbildung / Weiterbildung	Seite	9
Tankstellen	Seite	10-11
Betriebswirtschaft / Steuern	Seite	11-12
Versicherungen / Rahmenabkommen / Mitgliedervorteile	Seite	12

Impressum

Herausgeber:

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
Innung Heilbronn-Öhringen

Geschäftsstelle:

Kreuzenstraße 98, 74076 Heilbronn
Telefon: 071 31/16 43 98
Telefax: 071 31/17 18 91

Obermeister Kfz-Innung:

Thomas Meier

Redaktion:

Siegfried Heer, Angela Arlt, Uwe Fritscher

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

Stressige Zeiten – Zeit zum regenerieren nutzen

Die Tage werden kürzer, die dunkle Jahreszeit hat begonnen. Für alle Werkstätten ist jetzt die stressigste Jahreszeit, denn zu sowieso schon hohem Auftragsvolumen kommen jetzt noch Räderwechsel und Reifenmontagen hinzu. Egal ob spezielle Räderwechsel-Tage oder kontinuierlich im Tagesgeschäft, die Räder-Saison zehrt an den Kräften. Daher ist es wichtig, bewusst Auszeiten zu nutzen und Kraft zu tanken für die nächste Aufgabe. Trotzdem sollten Werkstätten sich nicht vom Reifengeschäft verabschieden. Reifen gehören genauso wie das Autoglas zum Auto und sind ein Kernelement unseres Geschäfts. Daher sollten sie nicht an Autoglasler und Reifenhändler verschenkt werden, auch wenn es phasenweise zu Mehrbelastungen führt. Kreative Lösungen zu Arbeitszeiten oder Anwerben von Saison-Aushilfen kann hier zu Entlastungen führen.

Grundsätzliches / Verwaltung / Organisation

Wegweisende Studie aus Baden-Württemberg zu den Auswirkungen der Transformation auf das Kfz-Gewerbe wird der Berliner Politik vorgestellt

Unsere gemeinsame Studie zur Transformation im Kfz-Gewerbe, die in Zusammenarbeit von e-mobil BW, Kfz-Gewerbe BW und IG Metall entstanden ist und durch das renommierte Fraunhofer IAO und das IfA verfasst wurde, hat bereits in Baden-Württemberg und auf Bundesebene umfangreiche Diskussionen angestoßen. Sie bietet tiefgreifende Einblicke in die aktuelle Situation und die erwarteten Entwicklungen im Kfz-Gewerbe. Mit dem Anspruch, die Aufmerksamkeit der Bundespolitik verstärkt auf die Herausforderungen und Chancen des Kfz-Gewerbes in dieser Transformationsphase zu richten, wird unsere Studie „Beschäftigungseffekte 2030/2040“ in Kürze auch der Berliner Politik präsentiert. Staatssekretär Rudi Hoogvliet, der Bevollmächtigte des Landes Baden-Württemberg beim Bund, hat mit der Landesagentur e-mobil BW dazu eingeladen und die Ergebnisse der Studie werden im Rahmen eines Parlamentarischen



Abends in der Landesvertretung Baden-Württemberg in Berlin vorgestellt.

Die Veranstaltung wird durch Stephan Ertner, den Dienststellenleiter der Landesvertretung Baden-Württemberg, und Dr. Wolfgang Fischer von e-mobil BW eingeleitet. Im Anschluss wird Prof. Dr. Benedikt Maier vom Institut für Automobilwirtschaft über die „Beschäftigungseffekte im Kfz-Gewerbe 2030/2040“ referieren. Carl Biedermann von der Koch Gruppe Automobile AG wird anschließend einen praktischen Einblick in die Kfz-Branche geben. Ein weiterer Höhepunkt des Abends wird die Paneldiskussion sein, bei der namhafte Vertreter aus Politik, Gewerkschaft und Wirtschaft, einschließlich Hannes Walter MdB (SPD) und Roman Zitzelsberger vom IGM Bezirk Baden-Württemberg, ihre Perspektiven zur Transformation im Kfz-Gewerbe teilen werden.

EU-Kommission:

Rede zur Lage der EU

Kommissionspräsidentin von der Leyen hat am 13. September die jährliche Rede zur Lage der Europäischen Union gehalten.

Insbesondere folgende Ankündigungen sind aus Arbeitgebersicht relevant:

- Der erste Gesetzgebungsvorschlag zum Abbau von Berichtspflichten (-25 %) kommt im Oktober.
- Während der belgischen Ratspräsidentschaft (erste Jahreshälfte 2024) wird ein EU-Sozialpartnertreffen im Schloss Val Duchesse organisiert.
- Mario Draghi wird einen Bericht zur Zukunft der europäischen Wettbewerbsfähigkeit verfassen (Zeitplan noch offen).
- Die Kommissionspräsidentin ist offen für Vertragsänderungen und hat angekündigt, Überprüfungen von Politikfeldern im Vorfeld von Erweiterungen einzuleiten, inklusive des Funktionierens der EU-Institutionen und des EU-Haushalts. Ein erster Austausch mit den Staats- und Regierungschefs darüber soll unter der belgischen Ratspräsidentschaft stattfinden.

Sonstige wichtige Ankündigungen:

- Die Kommission wird schon in diesem Monat anfangen, Energie-wende-Dialoge mit der Industrie abzuhalten, um einen Ansatz für jedes industrielle Ökosystem zu entwickeln.
- Das Paket für Windkraft in Europa wird auch die Kompetenzen und stabile Lieferketten thematisieren.
- Der lang erwartete KMU-Beauftragte wird bis Ende des Jahres ernannt und soll direkt an Kommissionspräsidentin berichten.

Die Unternehmer Baden-Württemberg (UBW) bewerten dies wie folgt: Die Kommission hat den Stellenwert der Wettbewerbsfähigkeit Europas erkannt. Nun müssen die Ankündigungen in konkrete Legislativvorschläge umgewandelt werden. Auch die Initiative zu einem Sozialpartnertreffen auf EU-Ebene zeigt, dass der Stellenwert und die Einbeziehung der Sozialpartner weiter gesteigert werden muss. Die Wahl des Ortes Val Duchesse knüpft erkennbar an die Vorschläge Jacques Delors vor 30 Jahren an, Binnenmarkt, Wettbewerbsfähigkeit und starke Sozialpartnerschaft zu vereinen. Erfreulicherweise beinhaltet die Rede keine Ankündigungen zu neuen Belastungen im Sozialbereich. Über die weiteren Entwicklungen werden wir Sie informieren.

Grundsätzliches / Verwaltung / Organisation

EU-Parlament stimmt über neue Grenzwerte bei der Luftreinhaltung ab

Am 13. September hat die Plenarversammlung des Europäischen Parlaments ihren Standpunkt für die Überarbeitung des EU-Rechts zur Luftreinhaltung festgelegt.

Im Juni hatte sich der federführende Unterausschuss mit dem sozialdemokratischen Berichterstatter aus Spanien, Javi Lopez, für die sehr strengen Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation (WHO) als verbindliche Grenzwerte entschieden. Ausschussposition war, die nur sehr schwer umsetzbaren Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation (WHO) als verbindliche Grenzwerte bis 2030 festzulegen. Laut Plenum sollen diese WHO-Leitlinien zwar erst ab 2035 gelten, sollten sie jedoch tatsächlich ab dann Gesetz werden, drohen wiederum Einschränkungen des öffentlichen Lebens. Auch das Thema Fahrverbote

könnte dann wieder auf der Agenda stehen. Diese nun beschlossene Position war im Namen der sozialdemokratischen (S&D) sowie der liberalen (Renew) Fraktionen eingebracht worden. Eine Gruppe von mehrheitlich (auch deutschen) konservativen Abgeordneten (EVP) hatte dahingegen deutlich höhere Schwellen vorgeschlagen – auch gegenüber dem Kommissionsentwurf. Diese fanden im Plenum jedoch keine Mehrheit.

Die Fachministerinnen und -minister im Rat der Europäischen Union haben sich noch nicht auf eine gemeinsame Position geeinigt. Sobald der Rat seine allgemeine Ausrichtung angenommen hat, können die interinstitutionellen Trilogverhandlungen beginnen. Über weitere Entwicklungen werden wir wie gewohnt berichten.

Handel

„Solarstrom für Elektromobilität“ gestoppt – ZDK kritisiert Konstruktionsfehler im Förderprogramm

Das am 26. September gestartete Förderprogramm „Solarstrom für Elektromobilität“ ist einen Tag später, am 27. September, wieder gestoppt worden. Nach Aussagen der KfW-Bank sind die Fördermittel für 2023 bereits ausgeschöpft. Einen wichtigen Grund dafür sieht der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) in einem entscheidenden Konstruktionsfehler des Programms. Es wurden auch Antragsteller gefördert, die bereits ein Elektroauto fahren. Damit war das Fördervolumen von 300 Millionen Euro bei 33.000 Anträgen sofort ausgeschöpft.

„Die Bundesregierung hat hier eine Chance verpasst, zusätzliche Elektrofahrzeuge in den Verkehr zu bringen. Kunden, die auf das Programm gehofft und ein neues E-Fahrzeug bestellt hatten, sind teilweise wieder abgesprungen, weil sie bei der Förderung nicht zum Zuge ge-

kommen sind. Stattdessen profitieren nun Hausbesitzer, die oft schon ein E-Auto fahren. So rückt das Ziel von 15 Millionen Elektrofahrzeugen bis 2030 in weite Ferne“, so ZDK-Vizepräsident Thomas Peckruhn. „Man kann hier klar von einem Fehlstart sprechen. Um die Elektromobilität und den Ausbau von PV-Kapazitäten sinnvoll voranzutreiben, müsste die Anschaffung eines neuen Elektroautos Förderkriterium sein. Die Beschränkung auf PV-Anlage, Speicher und Wallbox greift hier deutlich zu kurz“, so Peckruhn weiter. Damit das Programm „Solarstrom für Elektromobilität“ zu mehr Elektromobilität führt und nicht nur zu einer Erhöhung der PV-Kapazitäten fordert der ZDK die Bundesregierung auf, erneute Fördermittel bereitzustellen und die Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen als Förderkriterium mit einzubeziehen.

Monatsreport Elektromobilität August 2023

Im Juli 2023 wurden 48.682 reine Elektrofahrzeuge (BEV) neu zugelassen, dies entspricht einer Verringerung um 8,13 Prozent im Vergleich zum Vormonat. Der Anteil an den monatlichen Neuzulassungen ist dabei mit 20 Prozent gestiegen. Im Juli wurden außerdem 14.345 Plug-In-Hybride (PHEV) neu zugelassen. Dies entspricht einer Verringerung um 9,95 Prozent im Vergleich zum Vormonat bei einem leicht gestiegenen Anteil von 5,9 Prozent an den monatlichen Neuzulassungen. Im Modellvergleich entfielen die meisten Neuzulassungen von BEV auf den VW ID.4/ID.5. Bei den PHEV verzeichnete der Ford Kuga die meisten Neuzulassungen. Im Markenvergleich steht VW im Juni auf Platz

Neben den neuesten Neuzulassungsstatistiken enthält der Monatsreport wieder das aktuelle Trendbarometer, Informationen über den Ausbau des öffentlichen Ladenetzes und die Antragstatistik beim Umweltbonus mit einem Vergleich auf Bundesländer-Ebene. Zudem sind die wichtigsten Neuigkeiten aus Verband und Politik zusammengefasst. Diese und weitere Informationen stellen wir Ihnen monatlich mit dem Monatsreport Elektromobilität des ZDK zur Verfügung.

Der Monatsreport Elektromobilität kann auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Handel

Modernisierung des Zulassungswesens:

Baden-württembergisches Kraftfahrzeuggewerbe fordert zügige Umsetzung von i-kfz 4

Mit der Einführung von i-kfz 4 ist ein bedeutender Schritt in Richtung einer zukunftsfähigen, modernen und kundenorientierten Kfz-Zulassung ist getan. Doch es gibt in Baden-Württemberg noch Hürden in der Praxis. Deshalb hat sich unser Verband in einem Brief an das Verkehrs-, Innen- und Wirtschaftsministerium gewandt und eine beschleunigte Umsetzung des Projektes i-kfz 4 in allen Zulassungsstellen unseres gefordert.

Der Hintergrund unseres Appells liegt auf der Hand: Obwohl 36 von 44 Zulassungsstellen in Baden-Württemberg das Komm.ONE-Produkt für i-kfz 4 bereits nutzen, gibt es Einrichtungen, die Schwierigkeiten bei der Umsetzung haben oder das System noch nicht eingeführt haben. In anderen Bundesländern beobachten wir den Einsatz verschiedener Produkte. Dies sollte eigentlich ein Pluspunkt für Baden-Württemberg sein. Umso bedauerlicher ist es, dass unsere Mitgliedsunternehmen durch fehlende Schnittstellen zum KBA oder verspätete Implementierungen in einigen Zulassungsstellen noch keinen Nutzen aus dem System ziehen und derzeit in der Regel noch keine gewerblichen Zulassungen für Kunden vornehmen können. Ein Grund ist hierbei auch, dass außer der VW Financial Services derzeit kein An-

bieter eine zugelassene Schnittstelle zum KBA hat. Hier besteht Handlungsbedarf seitens der Dienstleister und des KBA.



Wir sind uns der Zuständigkeiten bewusst und wissen, dass die Landesregierung hier keinen direkten Einfluss auf die Zulassungsstellen hat. Dennoch richten wir unseren Appell an die Ministerien, ihren Einfluss bei den Kreisen geltend zu machen und für eine rasche Implementierung in der Fläche zu sorgen.

DAT-Barometer im September 2023: Schwerpunkt Pkw-Halter

Der Hochlauf der Elektromobilität brachte seit Jahresbeginn über 350.000 rein batterieelektrische Pkw (BEV) neu auf die Straße, zwei Drittel davon als gewerbliche Zulassung. Insgesamt machen BEV bei den Neuzulassungen 19 Prozent aus, bei den Besitzumschreibungen nur ein Prozent. Verbrenner dominieren somit weiterhin den Neu- und Gebrauchtwagenmarkt.

Endverbraucher sind bei Elektromobilität nach wie vor skeptisch. Ein großer Aspekt ist hierbei der Akku. Die tatsächliche Analyse von Batterieersatzkosten auf Basis von Herstellerangaben zeigt, dass diese bei ausgewählten Modellen zwischen 23 Prozent und 62 Prozent des ehemaligen Listenneupreises ausmachen können. Sollte es also einmal zu einem Tausch kommen, kann das gerade bei älteren batterieelektrischen Fahrzeugen einen wirtschaftlichen Totalschaden bedeuten. Somit spielt der Akku nicht nur bei den Anschaffungskosten, sondern auch bei Werkstattbesuchen eine zentrale Rolle. Apropos Werkstattbesuche: Viele der Befragten glauben, dass diese einerseits zwar seltener, aber grundsätzlich auch teurer werden mit einem E-Auto. Das gelte neben den Verschleiß- auch für die Unfallreparaturen. Bezogen auf die Werkstattkompetenz herrscht bei der Mehrheit der Endverbraucher Einigkeit, dass spezialisierte Werkstätten für die Reparaturen an E-Autos gebraucht werden. Dies trauen knapp die Hälfte der Befragten auch ihrer „eigenen“ Werkstatt zu – wobei die Anzahl derer, die das bezweifelt, und die Anzahl derer, die das gar nicht einschätzen kann, mit mehr als einem Viertel identisch ist.

Verbrenner dominieren weiterhin den Markt: Seit Jahresbeginn wurden laut KBA 1,93 Mio. Pkw neu zugelassen, 4,05 Millionen gebrauchte Pkw wechselten den Besitzer. Nach KBA-Informationen herrschen dort jeweils Mehrheiten bei den Verbrennermotoren. Ein Blick auf die sonstigen Antriebsarten bei Neuzulassungen zeigt, dass es dort neben 39 Prozent BEV eine große Zahl an Mildhybriden gibt, also Pkw, die nicht rein elektrisch fahren können, sondern nur einen Startergenerator haben. Diese sind mittlerweile in großen Stückzahlen auf dem Markt, rein rechnerisch wächst dadurch der Verbrenneranteil bei Benzin-Neuzulassungen auf 50 Prozent, bei Diesel-Neuzulassungen auf 25 Prozent. Umgerechnet auf alle neu zugelassenen Pkw sind 19 Prozent BEV, bei allen Besitzumschreibungen sind es 1 Prozent.

Minderheit würde ein E-Auto leasen: Die derzeitigen Pkw-Halter sind sich, wenn es um einen möglichen Kauf eines E-Autos geht, hinsichtlich der Art des Kaufs relativ sicher: 44 Prozent würden den Kauf bevorzugen, 30 Prozent präferieren das Leasing. Sicherheit in Bezug auf Wertverlust oder später anfallende Kosten sprechen eher für diese Finanzierungsart. Neben monetären gibt es insbesondere beim Akku aber auch ökologische Bedenken: 77 Prozent der Pkw-Halter sehen deren Entsorgung kritisch. Es gebe ihrer Meinung nach hierfür noch zu wenige Lösungen oder Konzepte. Apropos Entsorgung oder Recycling: Fast zwei Drittel (62 Prozent) befürchten, dass der Endverbraucher hierfür nochmals zur Kasse gebeten werden (z. B. über die Kfz-Versicherung oder die Kfz-Steuer). Höhere Werkstattkosten für BEV befürchtet: Die repräsentativ befragten

Handel

Pkw-Halter sehen bei E-Autos grundsätzlich einen veränderten Servicebedarf: Unabhängig davon, ob sie ein E-Auto besitzen oder nicht, denken 32 Prozent, dass Werkstattbesuche mit einem BEV seltener als bei einem Pkw mit Verbrennungsmotor werden. Zwar ist es schwierig, die Kosten eines Werkstattbesuches von Laien beurteilen zu lassen, dennoch ist es interessant, dass fast die Hälfte (48 Prozent) glaubt, dass Werkstattbesuche mit E-Autos teurer werden. Und auch bei Unfallreparaturen glaubt mehr als die Hälfte der Pkw-Halter (57 Prozent), dass eine höhere Rechnung drohen wird.

Positive Sicht auf Werkstattkompetenz bei E-Autos: Befragt man die Pkw-Halter, ob sie glauben, dass nur spezialisierte Werkstätten E-Autos reparieren können, so sind sich dessen 58 Prozent sicher. Dies ist eine leichte Steigerung im Vergleich zum Vorjahr (56 Prozent) und zeigt, wie wichtig die Aktivitäten der beiden großen Kfz-Verbände ZDK und ZKF mit „E-Car-Service“ und „Fachbetrieb für E-Mobilität“ sind. Das Vertrauen in die eigene Werkstatt beim Thema Reparaturkompetenz von E-Autos ist

ebenfalls leicht gestiegen. Nur noch 28 Prozent bezweifeln, dass ihre eigene Werkstatt imstande ist, ein E-Auto zu reparieren. 44 Prozent bezweifeln das nicht.

Tausch von Akkus kann hohe Kosten verursachen: Betrachtet man die vor drei Jahren am stärksten neu zugelassenen BEV, so sind darunter Modelle von Tesla, Fiat, VW, Hyundai und Opel. Vergleicht man die damaligen Listenneupreise, für diese heute auf dem Gebrauchtwagenmarkt in relevanten Stückzahlen vorhandenen Modelle, mit den Batterieersatzkosten (laut Herstellerangaben: Kosten für die Batterie plus Kosten für die Arbeit), so zeigt sich die Bandbreite: Beim Fiat 500e beträgt der Anteil der Batterieersatzkosten 62 Prozent vom ehemaligen Listenneupreis, beim Hyundai Kona sind es 23 Prozent. Bei einem ID.3 Pro S liegen die Kosten bei knapp der Hälfte (46 Prozent) des ehemaligen Listenneupreises.

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

Öffentliche Ladesäulen für E-Autos:

Starkes Wachstum, aber noch viel zu tun

Zum 1. Juli 2023 meldet die Bundesnetzagentur etwa 100.000 öffentliche Ladepunkte für Elektroautos in Deutschland – ein beacht-



licher Fortschritt, der bereits 10 Prozent des Ziels für 2030 darstellt. Im ersten Halbjahr 2023 verzeichnete Deutschland einen Zuwachs

von 13.302 Ladepunkten. Baden-Württemberg belegt mit 17.022 Ladepunkten den dritten Rang nach Bayern und Nordrhein-Westfalen. In Baden-Württemberg liegt die Versorgungsquote bei 11,3 E-Autos pro Ladepunkt.

Trotz dieser erfreulichen Entwicklung steht uns eine immense Herausforderung bevor: Um das Ziel von einer Million Ladepunkten bis 2030 zu erreichen, müssen deutschlandweit wöchentlich rund 2.500 neue Ladepunkte errichtet werden.

Die seit 2018 beobachtete dynamische Zunahme zeigt zwar ein klares Bekenntnis zur Elektromobilität, aber die Zahlen verdeutlichen auch, dass das Tempo und der Umfang des Ausbaus der Ladeinfrastruktur signifikant erhöht werden müssen, um den zukünftigen Bedarf zu decken. Gerade in Baden-Württemberg, als einem Zentrum der Automobilindustrie, ist der beschleunigte Ausbau der Infrastruktur essenziell, um die ambitionierten Ziele für 2030 zu erreichen.

Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen

Leitfaden zum Umgang mit Zulieferern nach dem LkSG

Im August hatten wir Sie bereits über die zwei kurzen Handreichungen des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) „Die wichtigsten Fragen und Antworten für KMU“ und „Executive Summary zur Handreichung“ zur Umsetzung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) in Lieferketten informiert.

Nun hat das BAFA auch eine ausführliche Handreichung zur Zusammenarbeit in der Lieferkette zwischen verpflichtenden Unternehmen und ihren Zulieferern vorgelegt. Hierin werden die bereits in den beiden oben genannten Handreichungen aufgeworfenen Fragen zum Umgang mit Zulieferern durch vom Gesetz unmittelbar erfasste Unter-

nehmen ausführlich diskutiert. Wichtig aus Sicht des Handwerks ist, dass hier die auch im Gesetz verankerten Grundsätze der Risikoorientierung und der Angemessenheit beim Umgang mit Zulieferern in Bezug auf das LkSG hervorgehoben und konkretisiert werden. Darüber hinaus finden sich hilfreiche zusätzliche Informationen, wie z. B. die Erklärung der „substantiierten Kenntnis“, zur Rolle von bestehenden Standards sowie Beispiele.

Darüber hinaus finden Sie weitere Informationen und Handreichungen des BAFA zur Umsetzung der LkSG unter https://www.bafa.de/DE/Lieferketten/Ueberblick/ueberblick_node.html#doc1469782bodyText4.

Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen

Unterlassungserklärung: Ernsthaftigkeit der Abgabe

Wird auf eine Abmahnung hin dem Abmahnenden gegenüber eine strafbewehrte Unterlassungserklärung abgegeben, schützt diese vor Abmahnungen Dritter wegen desselben Verstoßes, weil die Unterlassungserklärung die Wiederholungsgefahr eines Verstoßes ausräumt. Dieser Effekt kann aber nur dann eintreten, wenn die Unterlassungserklärung ernsthaft abgegeben wurde.

In einem vor dem Oberlandesgericht (OLG, Az. 6 U 75/21) Brandenburg im Urteil behandelten konkreten Einzelfall wurde die Ernsthaftigkeit der Abgabe einer strafbewehrten Unterlassungserklärung verneint und ein paar Indizien aufgeführt, die auch für andere Fälle Bedeutung haben können.

Der Entscheidung lag zugrunde, dass der Beklagte wegen eines Verstoßes gegen die Pkw- Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVkv) eine Abmahnung erhielt und eine strafbewehrte Unterlassungserklärung abgeben sollte. Der Beklagte wies die Forderungen mit der Begründung zurück, in derselben Sache bereits auf eine Aufforderung der Autohaus G. GmbH eine strafbewehrte Unterlassungserklärung abgegeben und die Werbung entfernt zu haben.

In der ersten Instanz hat das Gericht festgestellt, dass die Unterlassungserklärung nicht ernsthaft gewesen sei. Ausschlaggebend war, dass zwar der Geschäftsführer der Autohaus G. GmbH eine Abmahnung ausgesprochen habe, er jedoch gleichzeitig im Rahmen der Zeugenver-

nehmung eingeräumt habe, mit dem Beklagten befreundet zu sein. Außerdem sei nicht erklärbar, warum er nicht aus einer früheren Unterlassungserklärung eine Vertragsstrafe geltend gemacht habe. Das OLG Brandenburg bestätigte diese Ansicht der ersten Instanz.

Fazit:

1. Wird auf eine Abmahnung hin dem Abmahnenden gegenüber eine strafbewehrte Unterlassungserklärung abgegeben, schützt diese vor Abmahnungen Dritter wegen desselben Verstoßes, weil die Unterlassungserklärung die Wiederholungsgefahr eines Verstoßes ausräumt.
2. Die Abgabe dieser Unterlassungserklärung muss jedoch ernsthaft sein, damit die Wiederholungsgefahr für den Wettbewerbsverstoß ausgeräumt werden kann. Ist sie nicht ernsthaft abgegeben, besteht ein Anspruch eines Dritten auf Abgabe einer Unterlassungserklärung fort.
3. Indizien, die gegen eine Ernsthaftigkeit sprechen können, sind u.a.
4. (persönliche) Freundschaft – auch Facebook-Freundschaft kann ausreichen
5. Nachgewiesene persönliche Treffen auf Händlerveranstaltungen (können aber auch Treffen auf anderen Veranstaltungen sein)
6. Aussprechen einer neuen Abmahnung statt Einfordern einer Vertragsstrafe aus bereits vorliegender Unterlassungserklärung

Vorläufige Rechengrößen in der Sozialversicherung für 2024

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales hat den Referententwurf einer „Verordnung über maßgebende Rechengrößen in der Sozialversicherung für 2024 (Sozialversicherungs-Rechengrößenverord-

nung 2024)“ vorgelegt. Diesen muss das Bundeskabinett noch beschließen. Für das kommende Jahr ergeben sich danach folgende vorläufige Werte:

Vorläufige Beitragsbemessungsgrenzen für 2024

West

	2023 jährlich	2023 monatlich	2024 jährlich	2024 monatlich
Renten- und Arbeitslosenversicherung	87.600 €	7.300 €	90.600 €	7.550 €
Knappschaftliche Rentenversicherung	107.400 €	8.950 €	111.600 €	9.300 €
Kranken- und Pflegeversicherung	59.850 €	4.987,50 €	62.100 €	5.175 €

Ost

	2023 jährlich	2023 monatlich	2024 jährlich	2024 monatlich
Renten- und Arbeitslosenversicherung	85.200 €	7.100 €	89.400 €	7.450 €
Knappschaftliche Rentenversicherung	104.400 €	8.700 €	110.400 €	9.200 €
Kranken- und Pflegeversicherung	59.850 €	4.987,50 €	62.100 €	5.175 €

Vorläufige Bezugsgrößen nach § 18 Abs. 1 SGB IV für 2024

Alte Bundesländer: 42.420 Euro pro Jahr bzw. 3.535 Euro pro Monat (2023 = 40.740 Euro pro Jahr bzw. 3.395 Euro)

Neue Bundesländer: 41.580 Euro pro Jahr bzw. 3.465 Euro pro Monat (2023 = 39,480 Euro pro Jahr bzw. 3.290 Euro)

Vorläufige Jahresarbeitsentgeltgrenze in der gesetzlichen Krankenversicherung für 2024

Die allgemeine Jahresarbeitsentgeltgrenze nach § 6 Abs. 6 SGB V für das Jahr 2024 beträgt 69.300 Euro (2023: 66.600 Euro).

Die besondere Jahresarbeitsentgeltgrenze nach § 6 Abs. 7 SGB V für das Jahr 2024 beträgt 62.100 Euro (2023: 59.850 Euro).

Handwerk / Technik / Umweltschutz

ZDK begrüßt Ablehnung einer verschärften Euro 7-Norm

Unser Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) begrüßt die Einigung der EU-Mitgliedsstaaten zur generellen Ausrichtung der Euro 7-Norm. Demnach sollen die bestehenden Prüfbedingungen und Emissionsgrenzwerte von Euro 6 für Personenkraftwagen und Liefer-



wagen beibehalten werden. Für Omnibusse und schwere Nutzfahrzeuge sollen niedrigere Emissionsgrenzwerte und leicht angepasste Prüfbedingungen im Vergleich zu Euro 6/VI vorgeschrieben werden.

Außerdem gleicht der Rat die Grenzwerte für die Partikelemissionen von Bremsen und den Reifenabrieb an die internationalen Normen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa an. Verlängerte Übergangsfristen sollen die realistische Umsetzung der Normen erleichtern.

„Diese Einigung ist ein gutes Signal für eine individuelle und nachhaltige Mobilität. Mit seinen Zielsetzungen hat der Europäische Rat eine gute Balance zwischen den nach wie vor sehr hohen Standards bei Umwelt- bzw. Gesundheitsschutz einerseits und der Bezahlbarkeit der individuellen Mobilität bei Neufahrzeugen gefunden“, so ZDK-Hauptgeschäftsführer Dr. Kurt-Christian Scheel. Der ZDK kritisiert den Ratsbeschluss allerdings beim Thema E-Fuels. „Die alleinige Messung der Emissionswerte am Auspuff ist bei E-Fuels unrealistisch, denn die CO₂-Ersparnis ist in der Produktion der Kraftstoffe bereits vorgelagert. Hier sollte im weiteren Gesetzgebungsprozess noch erheblich nachgebessert werden, um Technologieoffenheit, Innovation und Klimaschutz weiter zu stärken“, so Scheel weiter.

Am 10. Oktober stimmt das Europaparlament über seine Verhandlungsposition ab, um mit dem Rat in Trilogverhandlungen zu treten. Wir werden über Neuerungen berichten.

Offener Brief zur CO₂-Regulierung:

Unternehmen und Verbände für Technologieoffenheit bei Nutzfahrzeugen

Der ZDK und weitere Unternehmen und Verbände der Logistik- und Busbranche sowie der Kraftstoff-, Nutzfahrzeug- und Zulieferindustrie haben einen offenen Brief „Carbon-Correction-Factor: Wirksamer Klimaschutz durch technologie neutrale Ausgestaltung der CO₂-Regulierung für schwere Nutzfahrzeuge“ an Bundeskanzler Scholz, Bundesminister Dr. Habeck, Bundesminister Dr. Wissing, Bundesministerin Lemke, die Damen und Herren Ministerpräsidenten und die Damen und Herren Abgeordneten des Deutschen Bundestages gesendet.

Der ZDK und die weiteren unterzeichnenden Unternehmen und Verbände unterstützen nachdrücklich das Ziel der Klimaneutralität bis 2045. In diesem Zusammenhang unterstreichen die Beteiligten die Bedeutung einer technologie neutralen Ausgestaltung der Verordnung (EU) 2019/1242 über CO₂-Emissionsstandards für neue schwere Nutzfahrzeuge, im Zuge der laufenden Überarbeitung (2023/0042(COD)). Der

Brief kann unter www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden kann.

Dazu ZDK-Präsident Arne Joswig: „Um überhaupt die ambitionierten Klimaschutzziele in Deutschland und Europa zu erreichen, brauchen wir den schnellen Hochlauf aller denkbaren klimaneutralen Technologien. Dies gilt insbesondere bei der technologie neutralen Ausgestaltung der CO₂-Emissionsstandards auch für neue schwere Nutzfahrzeuge. Erneuerbare Kraftstoffe helfen bereits heute, verkehrsbedingte CO₂-Emissionen erheblich und rasch zu reduzieren, da sie im Bestand wirken. Die Bundesregierung muss sich deshalb bei den anstehenden Verhandlungen im Europäischen Rat für einen Carbon-Correction-Factor einsetzen, der die CO₂-Einsparungen durch erneuerbare Kraftstoffe berücksichtigt und anerkennt. Nur so gelingt ein schneller und effektiver Klimaschutz im Verkehrssektor“.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit / Digitalisierung

ZDK-Sommerinterview mit Dr. Scheel

Im Sommerinterview mit ZDK-Hauptgeschäftsführer Dr. Kurt-Christian Scheel spricht Ulrich Köster, ZDK-Geschäftsführer Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, mit ihm über Aktuelles aus der Automobilbranche und aus dem Verband. Vom ZDK-Sitz in Bonn berichtet Dr. Scheel unter anderem über die wirtschaftliche Lage des Automobilhandels und die Verbandsaktivitäten in Bezug auf E-Fuels. Zum Video: Sommerinterview mit ZDK-Hauptgeschäftsführer Dr. Kurt-Christian Scheel - YouTube



Berufsbildung / Weiterbildung

Betriebefinder – eine gute Möglichkeit, sich bei künftigen Azubis vorzustellen!

Durch den Betriebefinder haben Schüler, die sich auf der Aktionsseite www.wasmitautos.com/betriebefinder für eine Ausbildung im Kfz-Gewerbe interessieren, die Möglichkeit, gezielt nach Ausbildungsbetrieben in ihrem Umkreis zu suchen. Alle Innungsmitglieder haben die Möglichkeit, sich dort kostenlos einzutragen und ihre Reichweite damit zu vergrößern.

Ganz neu können Ausbildungsbetriebe jetzt auch folgende Informationen angeben

- Ansprechperson für die Ausbildung
- welche Ausbildungsberufe ausgebildet werden
- URL der Karriereseite (www.autohaus-mustermann.de/karriere)
- Praktikumsplätze
- Social-Media-Kanäle
- Fabrikat

Dies ist durch die Selbstregistrierung von interessierten Innungsbetrieben mit dem Betriebeformular unter www.wasmitautos.com/betriebeformular möglich.

Mit dem Betriebefinder wird in Zeiten von Nachwuchs- und Fachkräftemangel allen Ausbildungsbetrieben im Kfz-Gewerbe ein kostenloses Instrument an die Hand gegeben, um online als Ausbildungsbetrieb sichtbar zu werden. Dabei gilt es, die Kontaktaufnahme von potenzi-



ellen Auszubildenden oder auch Praktikanten zu vereinfachen und dem Suchverhalten der relevanten Zielgruppe der 15- bis 22-Jährigen entgegenzukommen. Alles, was hilft, bei der jungen Generation wahrgenommen zu werden, hat oberste Priorität bei der Gewinnung zukünftiger Fachkräfte. Viel Erfolg bei Ihrem Ausbildungsmarketing!

Euroskills 2023 – Berufswettbewerbe im Kfz-Gewerbe

In der ersten Septemberwoche fand aktuell die Europameisterschaft der Berufe Euroskills 2023 in Danzig (Polen) statt. Drei Tage lang haben die Teilnehmer dort knifflige Fehler diagnostiziert und repariert – und das unter ständiger Beobachtung und höchstem Zeitdruck. Die Kfz-Mechatroniker mussten ihre Kompetenzen an vier Stationen in den Bereichen Motormechanik, Motormanagement, Fahrwerk und Lenkung einschließlich Assistenzsysteme sowie Elektrik und Hochvolt-Technik zeigen. Die Wettbewerbssprache war Englisch.

Der beste Kfz-Mechatroniker Europas für den Bereich Pkw kommt aus Litauen, bei den Nutzfahrzeugen ging die Goldmedaille nach Frankreich. Für das deutsche Kfz-Gewerbe brachte Manuel Schmied aus Bayern eine „Medallion for Excellence“ von den Euroskills 2023 mit nach Hause. Vorstufe zu den internationalen Wettbewerben Euro- und Worldskills ist im Kfz-Gewerbe die Deutsche Meisterschaft – German CraftSkills. Dort werden bundesweit auf verschiedenen Ebenen Innungssieger, Kammer-sieger, Landessieger und Bundessieger ermittelt. Dort müssen die Kfz-Mechatroniker dann vor Prüfern aus dem gesamten Bundesgebiet Fragen aus den Bereichen Motormanagement, Fahrzeugsysteme, mechanische Systeme sowie Hybrid- und Elektrofahrzeuge lösen, die in dieser Form im alltäglichen Werkstattbetrieb vorkommen können. Außerdem müssen sie ihre Englischkenntnisse unter Beweis stellen. Automobilkaufleute erhalten Aufgaben aus verschiedenen Bereichen, wie beispielsweise der Unfallabwicklung, Finanzierung, Vertrieb und Marketing. Hierzu wird ein Konzept erarbeitet und vor den Prüfern präsentiert.

Diese Wettbewerbe spornen junge Menschen an und bringen oft versteckte Fähigkeiten zum Vorschein. Letztlich führen Berufswettbewerbe auch zu einer hohen Motivation bei den Auszubildenden und Mitarbeitern. Sie sind ein wichtiges Instrument, um Exzellenz im Kfz-Gewerbe zu

zeigen und die Attraktivität und Sichtbarkeit der Ausbildung im gesamten Handwerk zu stärken.

Wir freuen uns aktuell darauf, gemeinsam mit den Kammer-siegern der acht baden-württembergischen Handwerkskammern im Oktober die Landesebene im Kfz-Gewerbe abzubilden. Anschließend werden unsere landesbesten Kfz-Mechatroniker und Automobilkaufleute beim Bundeswettbewerb antreten und um den Titel auf Bundesebene kämpfen.

Deutscher Fachkräftepreis 2024

Als Teil der Fachkräftestrategie der Bundesregierung lobt das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) den ersten Deutschen Fachkräftepreis aus. Bewerben können sich Unternehmen, Institutionen oder Netzwerke die kreative und nachhaltige Maßnahmen zur Fachkräftesicherung erfolgreich in die Praxis umgesetzt haben. Die Bewerbungsfrist endet zum 31. Oktober 2023.

Die Jury besteht aus sechs Mitgliedern, darunter auch dem Präsidenten des Zentralverbands des Deutschen Handwerks (ZDH), Jörg Ditt-rich. Es sind die sieben folgenden Preiskategorien vorgesehen: Ausbildung, Weiterbildung, Fachkräftezuwanderung, Erwerbspotentiale, Arbeitskultur, Innovatives Netzwerk und digitale Ansätze. Wie interessierte Betriebe sich online bewerben können, wird hier erläutert. Dabei müssen zu vier Fragen Antworten verfasst werden.

Die Shortlist-Nominierten werden zur Preisverleihung im Rahmen eines festlichen Kongresses am 26. Februar 2024 in Berlin eingeladen. Die Gewinner erhalten die Auszeichnung mit dem Deutschen Fachkräftepreis-Award und profitieren von der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des BMAS.

Tankstellen

bft-Branchenstudie Tankstellenmarkt 2022:

Tankstellen spielen weiterhin eine wichtige Rolle

Fest steht: Die Mobilität verändert sich und damit auch die Tankstelle. Neue Energieformen, ein breites und qualitativ hochwertiges Shop- und Bistroangebot sowie verschiedene Dienstleistungsangebote sorgen dafür, dass Tankstellen auch künftig eine wichtige Rolle innerhalb der Gesellschaft zukommt. Das ergab die aktuelle „Branchenstudie Tankstellenmarkt 2022“. Dies gilt insbesondere für den Mittelstand, der sich regional und nah am Kunden sowie innovativ und flexibel an den Markt anpassen kann.

Die Tankstellenbranche befindet sich im Wandel. Gründe dafür gibt es viele: Das veränderte Mobilitätsverhalten durch die Corona-Pandemie, die mit steigenden Energiepreisen und veränderten Lieferketten verbundene Energiekrise als Resultat aus dem Ukraine-Krieg und der zu-

nehmende Druck der Gesellschaft, mehr für den Klimaschutz zu tun und deshalb fossile Energieträger abzuschaffen. Die neue Ausgabe der „Branchenstudie Tankstellenmarkt 2022“ gibt Antworten darauf, wie sich die Branche verändert und inwiefern sie sich an die neuen Rahmenbedingungen anpassen muss, um auch künftig eine relevante Rolle zu spielen. Die Analyse setzt sich mit den Geschäftsfeldern Kraftstoffe, Shop, Dienstleistungen sowie Autowäsche auseinander und bewertet diese nach ihren Chancen und Risiken. Umgesetzt wurde die Studie von der Strategieberatung Schramm-Klein im Auftrag des Bundesverbands Freier Tankstellen (bft). Die vollständige Pressemitteilung des bft kann unter www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Das Tankstellennetz am 01.07.2023:

Stabile Tankstellenzahl

Die Gesamtzahl an Tankstellen hat sich im ersten Halbjahr 2023 kaum verändert. Nach der vorliegenden Halbjahresstatistik des Energie Informationsdienstes (EID) gibt es mit 14.464 Tankstellen (14.106 Straßen- und 358 Autobahnstationen) elf Stationen mehr als am Jahresende 2022. Auch wenn der EID offensichtlich nicht alle Tankstellen in Deutschland erfassen kann (die Zahl der vom EID erfassten Stationen ist geringer als diejenige der bei der Markttransparenzstelle meldenden): Das Tankstellennetz ist bemerkenswert stabil, und das seit mehr als zehn Jahren. Bei den Marktanteilen der größeren Gesellschaften hat sich im ersten Halbjahr 2023 laut Schätzungen der EID überhaupt keine Veränderung ergeben. Aufgrund der geringen Bestandsveränderung wird darauf verzichtet, wie sonst üblich auf die einzelnen größeren Marken einzugehen. Eine Ausnahme bildet die AVIA, bei der sich durch die Übernahme von insgesamt 46 früheren Esso- und OMV-Stationen der Tankstellenbestand inzwischen erstmals auf über 900 (exakt: 909) erhöht hat. Wirkliche Veränderungen gab es nur in den mittelgroßen und den kleineren Netzen.

18 Tankstellen hinzugewonnen hat die Orlen, hauptsächlich durch die Übernahme von 17 Automatenstationen in Süddeutschland von der OMV, deren (bereits an EG verkaufte) Netz um die gleiche Zahl schrumpfte.

Das Netz von Sprint Tank / GO wuchs lediglich statistisch von 49 auf 137 Stationen. Hintergrund ist, dass die zur gleichen Firma gehörenden HPV Hanseatic Petrol nicht mehr separat gezählt werden.

Der Bestand der Autobahntank-

stellen schrumpfte für die nächste Zeit um 2 Tankstellen, nämlich um die an der A45 in der Nähe der der gesprengten Brücke gelegenen, die voraussichtlich bis 2028 geschlossen bleiben. Kräftig geändert hat sich hingegen seit Jahresende 2022 die Verteilung der Einlieferungsrechte. Shell beliefert inzwischen 77 BAT, 19 mehr als vor einem halben Jahr. Bei den Stationen mit dem Esso-Zeichen ist es genau umgekehrt: Nur noch 34 statt 53.

Angesichts allgemein schlechter Aussichten für den künftigen Absatz dieses Kraftstoffs und des geringen Fahrzeugbestands, ist der zahlenmäßige Rückgang im Netz der Autogasstationen erstaunlich niedrig. Die Zahl der LPG-Tankstellen liegt nach EID-Angaben jetzt bei 5.875, d.h. lediglich 23 weniger als zu Jahresbeginn. Keine aktualisierten Bestandszahlen gibt es bei den Erdgasstationen. Wie der EID mitteilt, hat die Brancheninitiative Zukunft Gas ihre Berichterstattung hierzu eingestellt, so dass die Datengrundlage fehlt. Allerdings lässt sich aus den von den Tankstellengesellschaften gemeldeten Zahlen ablesen, dass sich die „Konsolidierung im CNG-Markt“ fortsetzt. Bemerkenswert ist lediglich, wie stark OrangeGas diesen schrumpfenden Markt übernommen hat. Insgesamt 307 CNG-Tankstellen gehören inzwischen zu dieser Firma.

Die Anzahl der AdBlue-Stationen hat sich insgesamt nicht mehr sehr stark erhöht. Die gegenüber dem Jahresende 2022 bei einigen Gesellschaften stark abweichenden Werte für Pkw- und Lkw-Säulen lassen die Vermutung zu, dass die Unterscheidung manchmal willkürlich ist, wahrscheinlich auch deswegen, weil viele Säulen sich durch Knopfdruck für beide Fahrzeugarten nutzen lassen.

Erstmals fügen wir auch eine vom EID erstellte Tabelle über den Bestand der Wasserstoff-Tankstellen in Deutschland bei. Insgesamt 92 Wasserstofftankstellen gibt es für Pkw, lediglich 17 für Lkw.

Für weitere Details beachten Sie bitte die Tabellen, welche auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden können.



Tankstellen

Ladesäulenzwang für Tankstellen: Gut gemeint, aber an der Realität vorbeigeplant

In aktuellen Plänen der Bundesregierung wird vorgeschlagen, Tankstellen zur Installation von Schnellladesäulen für Elektrofahrzeuge zu verpflichten. Darüber haben wir unsere Tankstellenmitglieder bereits informiert. Aktive Verbandsarbeit bedeutet jedoch nicht nur Information der Mitglieder, sondern auch Lobbyarbeit. Deshalb sind wir mit einer ausführlichen Stellungnahme an alle Mitglieder des Bundestages aus Baden-Württemberg, die fachlich zuständig sind, aus den Fraktionen der Grünen, SPD, FDP und CDU herangetreten. Auch die baden-württembergische Landesregierung haben wir um Unterstützung gebeten. An vielen Tankstellen wird es weder sinnvoll noch machbar sein, Schnellladesäulen aufzustellen, beispielsweise aus Platzgründen, we-

gen nicht ausreichender Netzkapazität oder fehlender Perspektive für eine Wirtschaftlichkeit (nicht ausreichende Frequenz). Im schlimmsten Fall werden mit steuerlichen und privaten Geldern in sechsstelliger Höhe Lademöglichkeiten aufgebaut, die nicht genutzt werden! Viele mittelständische Tankstellenunternehmer in der Fläche und in ländlichen Gebieten können Verpflichtungen, wie vom Kanzler angekündigt, finanziell nicht leisten, da vielfach eine Perspektive für den wirtschaftlichen Betrieb der Ladesäulen, nicht gegeben ist. Solche KMU können und dürfen aus unserer Sicht daher keinesfalls Normadressat einer gesetzlichen Pflicht zum Ladesäulenaufbau werden.

Betriebswirtschaft / Steuern

EU-Kommission veröffentlicht Sommerprognose 2023

Am 11. September 2023 hat die EU-Kommission ihre volkswirtschaftliche Sommerprognose veröffentlicht. Die Sommerprognose wird für alle EU-Länder und für Gesamteuropa abgegeben.

Deutschland:

Während bei der Frühjahrsprognose noch von einem Wirtschaftswachstum von 0,2 Prozent für das Jahr 2023 ausgegangen wurde, wird nun mit einem Schrumpfen um 0,4 Prozent gerechnet. Auch für das Jahr 2024 fällt die neue Prognose mit einem Wachstum von 1,1 Prozent statt der 1,4 Prozent aus der Frühjahrsprognose geringer aus als ursprünglich angenommen.

Die Inflationserwartung für 2023 sinkt leicht von 6,8 Prozent auf 6,4 Prozent, bleibt aber höher als in den anderen großen Euro-Staaten.

Europäische Union:

Im Vergleich zur Frühjahrsprognose haben sich die Wachstumsaussichten leicht verschlechtert. So wird in der EU für 2023 ein Wachstum von 0,8 Prozent der Wirtschaftsleistung erwartet, wo die Frühjahrsprognose noch 1,0 Prozent angegeben hatte, und auch die Erwartung für 2024 fällt mit 1,4 Prozent niedriger aus als in der Frühjahrsprognose (1,7 Prozent).

Als ein zentraler Grund wird die weiterhin restriktive Geldpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB) genannt. Am 14. September hat die EZB weitere Zinserhöhungen verkündet. Die vollständige Prognose kann unter: <https://economy-finance.ec.europa.eu> eingesehen werden.

Digitalisierungsprämie Plus: geänderte Förderbedingungen

Die L-Bank, Staatsbank für Baden-Württemberg, hat Mitte September bekannt gegeben, dass sich die Förderbedingungen der Digitalisierungsprämie Plus ändern. Dies gilt für alle Anträge, die seit Montag, den 18. September 2023 eingegangen sind. Die Änderungen sehen wie folgt aus:

- Vorhaben in einer Größenordnung von 5.000 Euro bis 15.000 Euro (bislang bis 25.000 Euro) können in der Zuschussvariante gefördert werden. Der Fördersatz beträgt 30 Prozent (bisher 35 Prozent), maximal jedoch 3.000 Euro (bislang 4.000 Euro).
- Vorhaben in einer Größenordnung von 15.000 Euro bis 100.000 Euro

können in der Darlehensvariante gefördert werden. Der Tilgungszuschuss beträgt 4 Prozent (bislang 5 Prozent).

Anträge in der Darlehensvariante der Digitalisierungsprämie Plus, die nach dem 18. September 2023 im Hausbankenweg bei der L-Bank eingereicht werden, werden zu den neuen Programm-Bedingungen zugesagt. Alle Anträge die noch vor dem genannten Termin vorliegen, werden zu den alten Bedingungen bearbeitet. Weitere Informationen zur Darlehensvariante der Digitalisierungsprämie Plus kann ebenfalls unter <https://www.l-bank.de/produkte/wirtschaftsfoerderung/digitalisierungspraemie.html> eingesehen werden.

Betriebswirtschaft / Steuern

Bundesfinanzverwaltung veröffentlicht Richtsatzsammlung für das Kalenderjahr 2022

Die Finanzverwaltung hat für das Jahr 2022 eine aktualisierte Richtsatzsammlung veröffentlicht (vgl. auch Internetlink am Ende dieses Artikels). Insoweit ist zu beachten, dass die Richtsatzsammlung für das Kalenderjahr 2022 für die Kfz-Branche von den Werten des vorangegangenen Kalenderjahres keine Abweichungen aufzeigt. Aus der ausführlichen, branchenübergreifenden Richtsatzsammlung wurden die für das Kraftfahrzeuggewerbe relevanten Sätze herausgefiltert und in einer Tabelle zusammengefasst. Die Tabelle kann unter www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Hintergrund

Die Richtsätze sind insoweit ein Hilfsmittel (Anhaltspunkt) für die Finanzverwaltung, mit dem die vom steuerpflichtigen Gewerbetreibenden vorgelegten Zahlen zu Umsätzen und Gewinnen verprobt bzw. auf ihre Richtigkeit hin überprüft werden können. Mitunter werden auch Umsatz und Gewinn beim Fehlen geeigneter Unterlagen auf Grundlage dieser Richtsätze geschätzt (§ 162 Abgabenordnung [AO]). Allerdings darf bei formell ordnungsmäßig ermittelten Buchführungsergebnissen eine Gewinn- oder Umsatzschätzung nicht allein darauf gestützt werden, dass die erklärten Gewinne oder Umsätze von den Zahlen der Richtsatzsammlung abweichen. Werden aber für einen Gewerbebetrieb, für den eine Buchführungspflicht besteht, keine Bücher geführt oder ist die Buchführung nicht ordnungsgemäß, so ist der Gewinn nach § 5

Einkommensteuergesetz (EstG) unter Berücksichtigung der Verhältnisse des Einzelfalls zu schätzen, wobei dies häufig unter Anwendung der Richtsätze geschieht. Allerdings besteht kein Anspruch darauf, nach Richtsätzen besteuert zu werden.

Die Richtsätze sind für die einzelnen Gewerbeklassen bzw. Gewerbezweige auf Grundlage von Betriebsergebnissen zahlreicher geprüfter Unternehmen ermittelt worden. Sie gelten jedoch nicht für Großbetriebe. Vielmehr stellen sie auf die Verhältnisse eines Normalbetriebes ab. Der Normalbetrieb ist dabei ein Einzelunternehmen mit Gewinnermittlung durch Betriebsbestandsvergleich (Bilanz). Die Richtsätze können deshalb bei Betrieben von Einzelunternehmen, Personengesellschaften und Körperschaften ermittelt und angewendet werden. Nach Auffassung der Finanzverwaltung bilden die Richtsätze somit einen guten und geeigneten Vergleichsmaßstab.

Weitere wichtige Informationen zu den Richtsätzen und sonstigen anzusetzenden Pauschbeträgen für unentgeltliche Wertabgaben (teilweise bezogen auf die einzelnen Branchen) können auf den Internetseiten des Bundesfinanzministeriums unter folgendem Link heruntergeladen werden: Richtsatzsammlung für das Kalenderjahr 2022 (bundesfinanzministerium.de).

Diese Information erklärt ausführlich, wie die Richtsätze aufgebaut und anzuwenden sind. Insbesondere können dort auch die Richtsätze der meisten anderen Gewerbezweige entnommen werden.

Versicherungen / Rahmenabkommen / Mitgliedervorteile

NÜRNBERGER/GARANTA:

Spezial-Schutz für Motorrad-Betriebe – MOTO protect

Als berufsständischer Versicherer und Partner des Kraftfahrzeuggewerbes kennt MOTO protect auch die Risiken, mit denen ein Motorradhändler rechnen muss. Die NÜRNBERGER bietet deshalb mit dem MOTO protect Spezial-Schutz eine besonders preisgünstige und überzeugende branchenspezifische Versicherungslösung an. Schützen Sie Ihren Betrieb vor nicht kalkulierbaren finanziellen Bedrohungen!

Ihre Leistungen

- Einfach zu handhaben, da nur ein Vertrag, eine Rechnung und eine Umsatzmeldung
- Kein Verwaltungsaufwand bei den Betriebs- und Bestandsfahrzeugen
- Standardisierter Deckungsumfang vermeidet existenzgefährdende Lücken im Schutz

- Eine nach Umsatzgröße differenzierte Tarifgestaltung macht den MOTO protect Spezial-Schutz auch für kleinere Betriebe interessant
- Verbesserte Schadenrückstufungstabelle

Sie wollen mehr erfahren? Die Experten des NÜRNBERGER AutoMobil Versicherungsdienstes beraten Sie gerne.

Interessenten wenden sich an:

Andreas Konietzny
NÜRNBERGER AutoMobil Versicherungsdienst GmbH
Tel.: 0711-230850-60
Mobil: 01522-8923468
andreas.konietzny@nuernberger-automobil.de