DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Innung Heilbronn-Öhringen



©ProMotor / T. Volz

INNUNG-AKTUELL

November 2026

Mitteilungen der Innung des Kraftfahrzeuggewerbes Heilbronn-Öhringen

DAS KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Inhaltsverzeichnis

Impressum	Seite	2
Titelseite	Seite	2
Innung	Seite	3
Weiterbildung	Seite	4
Verband	Seite	5
Tankstellen	Seite	6-7
Technik + Umweltschutz	Seite	7-9
Recht + Steuern	Seite	9-12
Betriebswirtschaft	Seite	12

Impressum

Herausgeber:
Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
Innung Heilbronn-Öhringen

Geschäftsstelle:
Kreuzenstraße 98, 74076 Heilbronn
Tel.: 0 71 31 / 79 58 80-0
Fax: 0 71 31 / 79 58 80-9

Obermeister Kfz-Innung:
Thomas Meier

Redaktion:
Silke Meier, Jeanette Schubert

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

Erscheinungsweise 1x monatlich.

Titelseite

Räder rollen, Chancen wachsen: **Wie die Radwechselsaison Ihrem Betrieb Kunden bringt**

Wenn die Temperaturen sinken, beginnt in unseren Werkstätten die Zeit der Räder. Der saisonale Wechsel von Sommer- auf Winterreifen ist für viele Autofahrer der verlässlichste Anlass, ihren Betrieb zu besuchen – und damit für Sie eine der besten Gelegenheiten des Jahres, Kunden zu halten und neue zu gewinnen. Mehr als nur ein Handgriff: Der Radwechsel ist Ihr Türöffner. Wer die Räder wechselt, sieht Bremsen, Fahrwerk und Reifenprofil ohnehin. Ein kurzer, ehrlicher Blick mit verständlicher Rückmeldung schafft Vertrauen: Was ist in Ordnung, was sollte bald erledigt werden, was kann warten? Genau dieses Gespräch auf Augenhöhe unterscheidet den Meisterbetrieb von der anonymen Konkurrenz. Einlagerung als Kundenbindung: Die Reifeneinlagerung verbindet Betrieb und Kunde zweimal im Jahr – im Frühjahr und im Herbst. Wer seine Räder bei Ihnen eingelagert hat, kommt zum Wechsel wieder, und zwar fest verabredet. Mit einer Terminerinnerung per E-Mail, SMS oder Brief füllen Sie Ihre Werkstattauslastung vorausschauend und vermeiden Spitzen in den ersten Frostwochen. Zusatzgeschäft mit Augenmaß: Rund um den Wechsel ergeben sich sinnvolle Ergänzungen, etwa Reifencheck und Profiltiefenmessung, Räderwäsche, Luftdruck- und Sensorprüfung, Wintercheck für Batterie, Beleuchtung und Frostschutz oder der Hinweis auf neue Reifen, wenn die Profiltiefe zur Neige geht. Wichtig ist, dass die Empfehlungen nachvollziehbar sind und der Kunde den Nutzen erkennt. Jetzt vorbereiten: Prüfen Sie Lagerplätze und Wechselkapazitäten, planen Sie Termine frühzeitig, sprechen Sie Ihre Bestandskunden aktiv an und schulen Sie Ihr Team für das Beratungsgespräch. So wird aus der Pflichtaufgabe vor dem Winter ein Gewinn für Ihre Kundenbeziehungen und für das gute Image unseres Kfz-Handwerks.

Innung

Azubi-Starter-Tag 2026

Mit dem diesjährigen Azubi-Starter-Tag haben wir erneut ein starkes Zeichen für einen gelungenen Ausbildungsstart gesetzt. Die Veranstaltung, die traditionell zum Beginn des Ausbildungsjahres stattfindet, bietet unseren jungen Nachwuchskräften eine wertvolle Orientierung und vermittelt praxisnahe Inhalte für den Einstieg ins Berufsleben.

Herr Rudolf (Vorsitzender des Gesellenprüfungsausschusses) informierte umfassend über die Inhalte der Ausbildung sowie über den Ablauf der Gesellenprüfung – dem krönenden Abschluss der dreijährigen Lehrzeit im Kfz-Handwerk.

Herr Fritscher schulte die Teilnehmenden im Thema Arbeitssicherheit. Sensibilisierte auf potenzielle Gefahren am Arbeitsplatz und vermittelte wichtige Verhaltensregeln im Umgang mit Gefahrstoffen und Notfällen.

Auch die überbetriebliche Ausbildung der Handwerkskammer wurde durch Herrn Eberhard erklärt.

Sie ergänzt die betriebliche Praxis durch spezialisierte Schulungen und fördert die fachliche Tiefe der Ausbildung.

Ein weiterer Programmpunkt war die Einführung in das digitale Ausbildungsjournal „Autofachmann“.

Die neue Lernwelt wurde von Herrn Zietz (Vogel Verlag) den Auszubildenden vorgestellt.

Herr Mack von der IKK classic gab den Auszubildenden wertvolle Tipps für einen gesunden Start ins

Berufsleben und zeigte anhand eines Beispiels den Zusammen-hang der Sozialversicherung auf.

Zum Abschluss des Tages gab es für alle Teilnehmer ein gemeinsames Burger-Essen – eine Gelegenheit zum Austausch, Kennenlernen und entspannter Ausklang eines informativen Tages.







Weiterbildung

Aktuelle PISA-Ergebnisse:

Berufliche Bildung darf nicht zum Reparaturbetrieb für allgemeinbildende Schulen werden

Die aktuellen PISA-Ergebnisse sind ein schlechtes Zeugnis für die deutsche Bildungspolitik der letzten Jahre, so der Spitzenverband Handwerk BW. Laut Bildungsgeschäftsführer Patrick Wolf sind sie „ein erneuter Weckruf, den die neue Landesregierung sicher nicht überhört". Wenn ein erheblicher Teil der Jugendlichen die Schule ohne ausreichende Kenntnisse in Lesen, Schreiben und Rechnen verlasse, werde das zunehmend zu einem Problem für die Fachkräftesicherung und damit für die wirtschaftliche Zukunft Baden-Württembergs.


©AdobeStock_goodluz

„Die Zahlen bestätigen, was unsere Handwerksbetriebe seit Jahren erleben: Bei zu vielen Jugendlichen fehlen am Ende der Schulzeit grundlegende Kompetenzen. Das dürfen wir nicht einfach an die berufliche Bildung weiterreichen. Die Ausbildung in der Wirtschaft und in der Berufsschule ist keine Reparaturwerkstatt. Die Ausbildungsbetriebe müssen zu viel in Nachhilfe und andere Unterstützungsmaßnahmen investierten. Und die Azubis tun sich immer schwerer, Prüfungen zu bestehen", so Wolf. Die duale Ausbildung kann ihre Stärke nur dann voll entfalten, wenn die notwendigen Grundlagen vorhanden sind. Ausbildungsbetriebe und Berufsschulen vermitteln berufliche Kompetenzen, sie können aber fehlende elementare Fähigkeiten in Deutsch und Mathematik nicht flächendeckend nachholen. Gerade angesichts des zunehmenden Fachkräftebedarfs im Handwerk ist diese Entwicklung deshalb alarmierend, warnt der Dachverband aller Handwerkskammern, Fachverbände und Kreishandwerkerschaften im Land.

Go.for.europe – weitere Auslandspraktika im Frühjahr 2027

„Be Europe" organisiert aktuell erneut wieder Auslandspraktika für Auszubildende im Handwerk. Die Zielländer für die vierwöchigen Auslandspraktika sind Irland, Finnland, Italien, Österreich und Spanien. Neben dem Praktikum im eigenen Berufsfeld wird – außer in Österreich – ein Sprachkurs durchgeführt. Eine Eigenbeteiligung zwischen 100 und 300 Euro deckt alle Fixkosten ab, da die Praktika durch das Programm „Erasmus+" gefördert werden.


©AdobeStock_Dusan Petkovic

Die Termine der Praktika sind:

Österreich	14.02.2027 – 13.03.2027
Irland	21.02.2027 – 20.03.2027
Spanien	21.03.2027 – 17.04.2027
Irland	28.03.2027 – 24.04.2027
Finnland	25.04.2027 – 22.05.2027
Italien	25.04.2027 – 22.05.2027

Der Bewerbungsschluss für die Ausschreibungen ist der 15. November 2026.

Alle weiteren Informationen und die Anmeldebedingungen für das Handwerk erhalten Sie im Internet unter www.goforeurope.de. Falls Sie Interesse an Postkarten im digitalen Format haben, können diese unter www.goforeurope.de/postkarte heruntergeladen werden.

In Absprache mit dem Projektleiter Jannik Clauß (jc@handwerk-international.de, 0711-1657-571) sind individuelle Auslandsaufenthalte für Auszubildende und Ausbildungsverantwortliche möglich.

Verband

ZDK zum Tankrabatt:

Atempause für Verbraucher, es braucht eine Dauerlösung

Seit dem 1. Oktober ist die Energiesteuer auf Kraftstoffe erneut befristet gesenkt. Der Bundestag hat den dreimonatigen Tankrabatt am 25. September beschlossen, der Bundesrat hat keinen Einspruch eingelegt. Verbraucherinnen und Verbraucher werden damit bis zum Jahresende entlastet, Ende Dezember läuft die Senkung aus.

Unser Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) begrüßt das schnelle Handeln der Bundesregierung. Zugleich sieht er im zweiten Tankrabatt vor allem eines: eine Atempause, aber keine Dauerlösung. Die wiederholten Eingriffe zeigen aus Sicht des ZDK, dass das System nicht den nächsten Rabatt braucht, sondern eine Neuordnung der staatlichen Steuern und Abgaben auf Kraftstoffe. ZDK-Präsident Thomas Peckruhn fordert, die Entlastung dauerhaft anzulegen. Die Energiesteuer auf Kraftstoffe solle um 14 Cent auf die EU-Mindeststeuer sinken, diese Lücke fülle der nationale CO2-Preis bereits vollständig auf.

Warum Tanken in Deutschland so teuer ist

Nach Angaben des ZDK gehört Deutschland an der Zapfsäule zu den vier teuersten Ländern der EU. Ein wesentlicher Grund ist, dass sich Energiesteuer, CO2-Preis und Umsatzsteuer aufaddieren. Nach Berechnungen des ZDK auf Basis des EU Oil Bulletins entfielen vor dem neuen Tankrabatt allein auf diese drei Posten rund 50 Prozent des Benzinpreises und rund 42 Prozent des Dieselpreises. Einen Spritpreisdeckel sieht der ZDK nicht als dauerhafte Lösung. Auch unser Verband hält einen Deckel strukturell für den falschen Weg, den Tankstellen nützt er wenig. Entscheidend ist, die Ursache der hohen Preise anzugehen, und das ist die hohe staatliche Belastung.

Die Forderungen des ZDK

- Die Energiesteuer auf Kraftstoffe dauerhaft auf das EU-Mindestniveau senken, also auf 35,9 Cent je Liter Benzin und 33,0 Cent je Liter Diesel.
- Die darüber hinausgehende Belastung durch den bereits erhobenen CO2-Preis anrechnen.
- Die Reform mit klaren Anreizen für den Umstieg auf alternative Kraftstoffe verbinden.
- Steuern und Abgaben, die sich überlagern, insgesamt neu ordnen und zurückführen.


©AdobeStock_Africa Studio

Millionen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor werden noch viele Jahre unterwegs sein, während der Hochlauf der Elektromobilität und erneuerbarer Kraftstoffe weiter vorankommen muss. Damit Mobilität bezahlbar bleibt, braucht es einen verlässlichen Rahmen, der auch in der nächsten Krise trägt. Dafür setzt sich unser Verband gemeinsam mit dem ZDK ein. Die Pressemitteilung des ZDK finden Sie unter www.kfzgewerbe.de/newsroom/presse/pressemeldungen.

Bitte mitmachen – Reform der Erbschaftsteuer:

ZDH-Hintergrundpapier und Ankündigung einer ZDH-Umfrage

Die Debatte um eine Reform der Erbschaftsteuer nimmt an Fahrt auf. Die mündlichen Verhandlungen zu zwei anhängigen Verfahren zum Erbschaftsteuergesetz beim Bundesverfassungsgericht sind für Mitte Oktober 2026 terminiert. Eine verfassungsgerichtliche Neubewertung der Verschonungsregelungen für Betriebsvermögen rückt damit in greifbare Nähe – mit potenziell erheblichen Folgen für Betriebsübergaben im Handwerk.


©AdobeStock_ASDF

Um auf mögliche Reformen infolge eines Urteils vorbereitet zu sein und die Interessen des Handwerks faktenbasiert vertreten zu können, plant der Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) im Zeitraum vom 16. Oktober bis 8. Dezember 2026 eine Betriebsumfrage. Ziel ist es, ein realistisches Bild von Aufbau, wirtschaftlicher Struktur und Nachfolgeplanung der Handwerksbetriebe zu gewinnen. Die Umfrage ist Teil eines Projektes des Deutschen Handwerksinstituts (DHI), die Ergebnisse werden daher wissenschaftlich aufbereitet.

Der Teilnahmelink und weitere Details folgen zu Beginn des Befragungszeitraums. Eine hohe Teilnahmequote ist entscheidend, damit der ZDH die Auswirkungen möglicher Reformen für das Handwerk belastbar darstellen und die Interessen der Betriebe in der politischen Debatte optimal vertreten kann.

Das ZDH-Hintergrundpapier fasst die Hintergründe zum Verfahren und die laufenden politischen Reformüberlegungen zusammen. Das Hintergrundpapier kann unter www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Tankstellen

Das Tankstellennetz am 30.06.2026

Wir kommen auf unseren Bericht im Monatsdienst 04/26 zurück, mit dem wir die EID-Tankstellenerhebungen per 31.12.2025 kommentiert hatten. Der EID hat nunmehr sein Sommer-Special „tanken + laden“ (II/2026, 21.09.2026, Stichtag 30.06.2026) veröffentlicht, das die Halbjahreszahlen für 2026 enthält. Die Schlagzeile: Das deutsche Straßentankstellennetz hat demnach die 14.000-Stationen-Marke wieder überschritten.


©AdobeStock_Africa Studio

Der EID zählt zum 30.06.2026 14.029 Straßentankstellen sowie 358 Autobahntankstellen, zusammen also 14.387 Stationen. Gegenüber dem bisherigen Tiefststand per 01.07.2025 (13.947 Straßentankstellen) entspricht das einem nominellen Plus von 82 Stationen. Die Redaktion des EID rätselt schon: „Wieder mehr als 14.000 Tankstellen – wegen der hohen Preise?“ Die Antwort ist allerdings viel einfacher: Der EID kann nur zählen, was ihm von Unternehmen und Verbänden gemeldet wird. Tatsächlich liegt der Tankstellenbestand in Deutschland erheblich höher: Eine Nachfrage beim Bundeskartellamt über alle an die Markttransparenzstelle (MTS-K) meldenden Tankstellen ergab per 28.04.2026 15.006 Stationen – und selbst das sind wahrscheinlich noch nicht alle, weil sich Tankstellen mit einem Jahresgesamtdurchsatz von 750 Kubikmetern oder weniger auf Antrag von der Meldepflicht befreien lassen können. Der vermeintliche Anstieg im EID-Netz hat also wenig bis nichts mit den hohen Kraftstoffpreisen seit dem Irankrieg zu tun. Es ändert sich vielmehr die Erfassungsbreite: Der EID hat in dieser Ausgabe erstmals Automatenstationen einheitlich mitgezählt. Allein bei Aral kamen dadurch 99 Stationen zusätzlich in die Statistik, was einen tatsächlich leicht schrumpfenden Kern des Netzes statistisch überdeckt. Im Übrigen sehen auch wir die Hauptbedeutung der EID-Erhebung in der Trendbetrachtung, nicht in der Absolutzahl.

Aral-Chef Achim Bothe hat sich zu der Frage, ob die Preissituation der Infrastruktur nütze oder schade, gegenüber dem EID differenziert geäußert: Eine abschließende Bewertung sei noch nicht möglich; mittelfristig rechne er mit einer Konsolidierung des Marktes. Besonders hingewiesen hat er auf den Mindestlohnanstieg um 8,4 Prozent auf 13,90 Euro in diesem Jahr, der Tankstellenbetreiber vor erhebliche Herausforderungen stelle und dazu geführt habe, dass viele Öffnungszeiten reduziert worden seien. Die Kollegen vom BFT werden mit der bekannten Tatsache zitiert, dass nach der Festlegung des täglichen Höchstpreises auf 12 Uhr mittags der Kraftstoffabsatz in den folgenden zwei Stunden zusammengebrochen sei; auch der Shopabsatz habe stark gelitten.

Zu den einzelnen Netzen:

- Aral (BP) verteidigt mit 2.272 Stationen die Marktführerschaft, obwohl der nominelle Zuwachs gegenüber dem Jahresende 2025 (2.205) fast ausschließlich auf die erstmalige Einbeziehung der 99 Automatenstationen zurückzuführen ist; tatsächlich ist das Netz also leicht geschrumpft.
- Shell verfügt über 1.887 Stationen und ist damit erstmals unter die 1.900 gerutscht (31.12.2025: 1.916). Im Ladebereich holt Shell indes stark auf: 2.416 Ladepunkte, davon 2.340 im Ultraschnellsegment – der drittstärkste Zuwachs aller Betreiber im letzten Jahr.
- Total Energies (Circle K) zählt 1.121 Stationen (31.12.2025: 1.122), nahezu unverändert.
- Esso (EG / Exxon Mobil) zählt 1.122 Stationen (zuzüglich 28 TopTank und 3 SIT / FT). Die EG Group hat ihren Automatenanteil weiter deutlich ausgebaut: 112 Esso-Stationen (10 Prozent) werden jetzt ohne Personal betrieben (+62 Prozent gegenüber Jahresende 2025).
- JET (EEP–Stonepeak / Phillips 66) zählt 687 Stationen (31.12.2025: 686), praktisch unverändert. Auch hier dürfte der nominelle Sprung in der Jahresendstatistik (von 808 auf 686) damit zusammenhängen, dass die weißen bzw. Supermarktstationen offenbar anders als in früheren Jahren nicht mehr mitgezählt werden. Allerdings zeigt die EID-Statistik weder bei den Supermarkt-Stationen noch bei den „Doppelzählungen“ einen entsprechenden Zuwachs – obwohl die Stationen natürlich nicht alle vom Markt verschwunden sind.
- Hoyer springt auf 295 Stationen (+38 gegenüber 31.12.2025: 257). Auch das ist kein Netzwachstum, sondern die Vollintegration des Netzes von Varo Energy Direct, das Hoyer bereits 2024 erworben hatte. Bei den übrigen mittelständischen Marken gab es keine nennenswerten Veränderungen: Raiffeisen (796) und Classic / Lühmann (204) runden ihre Netze weiter ab.

Bedeutsam für die mittelfristige Netzstruktur ist die im Juli 2026 bekanntgegebene Übernahme der Oil!-Tankstellen durch Eni: Der britische Konzern Prax, der die Oil!-Stationen bislang belieferte, zieht sich aus dem deutschen Retail-Geschäft zurück; 320 Stationen aus der D-A-CH-Region und Dänemark kommen ins Eni-Reich. Das Eni / Agip-Netz wächst damit von 477 auf knapp 700 Stationen; der Deal steht noch unter Behördenvorbehalt. Dazu ist bekannt geworden, dass die 81 BayWa-Tankstellen ebenfalls zum

Fortsetzung nächste Seite

Tankstellen

Fortsetzung von Seite 6

Verkauf stehen, allerdings voraussichtlich erst 2028 / 2029.

Der Bestand der Autobahntankstellen ist auf 358 Stationen gestiegen (plus zwei gegenüber Jahresende 2025), nachdem die Raststätten Sauerland Ost und -West nach dreijähriger Schließung (A45-Sperrung am Rahmedetal) im Februar wieder eröffnet wurden. Shell führt die Belieferungsstatistik mit 74 von T&R gemeldeten Einlieferungen an, gefolgt von Uniti (50) und Aral / BP (50). Der EID weist dabei auf eine für unsere Mitglieder und die Öffentlichkeit aufschlussreiche Besonderheit hin: Die von T&R gemeldeten Zahlen und die von den Gesellschaften selbst gemeldeten Einlieferungen weichen erheblich voneinander ab, weil Shell-gebrandete Stationen teils von Shell betrieben und geliefert werden, teils nur von Shell betrieben, teils nur gebrandet, aber von Dritten beliefert werden. Die tatsächlichen Kraftstoff-Lieferbeziehungen an Autobahnen sind damit für Außenstehende kaum nachvollziehbar. Beim Wettbewerb um Autobahn-Ladesäulen wurden die Karten nach einem Gerichtsurteil vom März 2026 (Klage Tesla und Fastned) neu gemischt: Die Autobahn GmbH muss Ladesäulen künftig getrennt von den Raststätten-Konzessionen ausschreiben.

Weiter rückläufig ist die Zahl der Autogasstationen: Mit 5.474 Stationen zum 30.6.2026 setzt sich der Schrumpfungsprozess fort. Shell und Sprint / Go geben die meisten LPG-Standorte auf. Leichte Zuwächse melden Esso, Eni / Agip und Aral / BP. Angesichts fehlender Fahrzeugneuzulassungen mit LPG-Antrieb kann der Rückgang insgesamt nicht überraschen.

Beim CNG-(Erdgas-)Netz gibt es eine besondere Entwicklung: OG Clean Fuels (OrangeGas) wächst zum 30.6.2026 auf 170 Stationen (+14 gegenüber Jahresende 2025); allein im ersten Halbjahr kamen 24 öffentliche CNG-Standorte hinzu. Das Rezept: konsequente Ausrichtung auf LKW-Versorgung mit erheblich höherem Durchsatz als PKW-Stationen. Vom deutschen (Bio-)CNG-Gesamtabsatz von 110.000 Tonnen im Jahr 2025 entfallen bereits rund 23 Prozent auf OG. Der gesamte Bio-CNG- und Bio-LNG-Absatz wächst in Deutschland kräftig – der LNG-Markt ist inzwischen praktisch vollständig auf Bio-LNG umgestellt.

Die Situation beim Wasserstoff bleibt schwierig: Wie wir bereits früher berichtet haben, ist die Zahl der 700-bar-Pkw-Stationen auf 70 gesunken (01.01.2025: 76; 01.01.2024: 94). H2 Mobility hatte im letzten Halbjahr über 20 Stationen geschlossen. Das Schwerverkehrs-Segment (350 bar) bleibt dagegen stabil bei rund 50 Stationen.

Der Automatisierungsgrad steigt bei mehreren Gesellschaften deutlich: Orlen / Star hat seinen Anteil unbemannter Stationen auf fast zwölf Prozent mehr als verdoppelt. Esso / EG kommt auf zehn Prozent (+62 Prozent gegenüber dem Jahresende 2025), Westfalen AG ist nun zweistellig (10,2 Prozent). Der Trend zur Automatisierung ist sicher auch eine Reaktion auf den steigenden Mindestlohndruck.

Die öffentliche Ladeinfrastruktur wächst ungemindert: Zum 1. September 2026 zählt die Bundesnetzagentur 209.098 Ladepunkte (+22.647 gegenüber dem Vorjahr), davon 17.049 Ultra-Schnellladder (>149 kW). EnBW Mobility+ bleibt klar die Nummer eins (11.318 Ladepunkte, +15 Prozent); Eon Drive ist erstmals an Tesla vorbeigezogen und belegt Rang zwei (5.429 Punkte). Die Marktstruktur verändert sich stark durch Netzkäufe: Cubos hat in 2026 vier B2B-Ladenetze übernommen und kommt auf 16.000 Ladepunkte; Statkraft trennt sich von Mer Germany (künftig Eviny); EVN kauft das BayWa-Ladenetz. Für weitere Details beachten Sie bitte die aktualisierten Tabellen, welche auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden können.

Technik + Umweltschutz

Fahrzeuge mit E-Kennzeichen benötigen keine grüne Umweltplakette mehr!

Bei der Einfahrt in eine Umweltzone haben E-Fahrzeuge bislang eine grüne Umweltplakette benötigt. Durch die aktuelle Änderung der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung reicht bei entsprechenden E-Fahrzeugen das „E“ im Kfz-Kennzeichen.

Die neue Regelung gilt seit dem 1. Oktober 2026 für alle Kraftfahrzeuge mit entsprechender „E-Kennzeichnung“ – somit also auch für entsprechende Plug-in-Hybride und Wasserstoffahrzeuge. Entsprechende Fahrzeuge von Fahrzeughaltern, die bei der Zulassung bislang auf die freiwillige „E-Kennzeichnung“ verzichtet haben, bleiben auch künftig bei der Einfahrt in eine Umweltzone plakettenpflichtig. Eine Pflicht zur nachträglichen Umkennzeichnung gibt es nicht, ist allerdings jederzeit bei der Zulassungsstelle möglich. Weitere Informationen können in der Erläuterung des Bundesrats zur Drucksache 414/26, sowie der Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt zur Änderung der sogenannten Kennzeichnungsverordnung entnommen werden.

Technik + Umweltschutz

AVILOO – Kostenfreie Batterie-Garantie stärkt Vertrauen in gebrauchte E-Fahrzeuge

Der Markt für gebrauchte Elektrofahrzeuge wächst – und mit ihm die Bedeutung verlässlicher Informationen über



den Zustand der Antriebsbatterie. Neue Diagnose- und Garantieangebote tragen dazu bei, Unsicherheiten beim Kauf und Verkauf gebrauchter E-Fahrzeuge zu reduzieren. Vor diesem Hintergrund hat der ZDK-Kooperationspartner AVILOO sein Angebot in Deutschland um eine Batterie-Garantie für Elektrofahrzeuge im Gebrauchtwagenmarkt erweitert.

Mehr Sicherheit für Käufer gebrauchter Elektrofahrzeuge

AVILOO ergänzt seinen FLASH Test um eine kostenfreie Batterie-Garantie. Die Garantie wird automatisch bei jedem Flash-Test erstellt und zusammen mit dem Zertifikat ausgegeben. AVILOO garantiert, dass der im Test ermittelte SoH-Wert innerhalb von zwölf Monaten bzw. 20.000 km Fahrleistung nicht unter eine fahrzeugspezifisch berechnete Mindestgrenze fällt. Andernfalls erhält der Fahrzeughalter von AVILOO eine finanzielle Entschädigung von 3.000 Euro.

Die Entwicklung spiegelt einen breiteren Trend im Markt wider: Mit dem wachsenden Bestand an Elektrofahrzeugen steigt auch die Nachfrage nach Lösungen, die den Zustand von Hochvoltbatterien transparent machen und finanzielle Risiken besser kalkulierbar gestalten.

Aus Sicht des Kfz-Gewerbes leisten Batteriediagnosen, Zertifikate und Garantieangebote einen wichtigen Beitrag zu mehr Transparenz im Gebrauchtwagenmarkt. Sie unterstützen Händler und Kunden dabei, den technischen Zustand eines Fahrzeuges besser einzuordnen und Kaufentscheidungen auf eine belastbare Grundlage zu stellen.

Weitere Informationen und Einzelheiten entnehmen Sie bitte der Kurzpräsentation sowie der zugehörigen Garantiebedingungen (AGB), die unter www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden können. Bei Rückfragen zum Testverfahren oder zur Batterie-Garantie für Elektrofahrzeuge steht Ihnen auch die AVILOO-Kundenbetreuung zur Verfügung: DE +49 89 3801 2609 / business.help@aviloo.com

Haftpflichtgefühl – Volkswagen Group Klebeexperte

Wer nicht „Spezifischer Volkswagen Group Experte Kleben“ ist, darf innerhalb der VW-Gruppe bestimmte Modelle nicht kleben – weder Längsträger noch Windschutzscheiben. Dies betrifft auch jeden freien Betrieb oder Autoglaser, der eine Ersatzverglasung an einem neueren Audi, Seat (Cupra), Skoda bzw. Volkswagen Pkw/Nutzfahrzeug vornimmt.

Generell verlangen Fahrzeughersteller beim Austausch geklebter Scheiben die Einhaltung der DVS-Richtlinie 3311 (DVS = Deutscher Verband für Schweißen und verwandte Verfahren e. V.). Diese fordert von jedem Betrieb eine schriftlich bestellte Klebeaufsichtsperson (KAP), welche nachweislich klebetechnisch geschult sein muss (z. B. durch herstellereigene Lehrgänge oder externe DVS-Kurse).

Mit der Einführung der neuen Norm ISO 21368 im Jahr 2024 wurde jedoch die qualitätsgerechte Ausführung lasttragender Klebungen neu ausgestaltet. Die neue Norm regelt die gesamte Prozesskette, von der Entwicklung über die Fertigung bis zur Instandsetzung. Und sie fordert den Nachweis qualifizierten Personals. Die VW Group nahm dies zum Anlass, sicherheitsrelevante Klebeverbindungen nur noch durch speziell geschultes Fachpersonal gemäß ISO 21368 vornehmen zu lassen. Dazu bietet VW interne viertägige Lehrgänge zum eingangs erwähnten „Volkswagen Group Klebeexperte“ an.

Der Bundesverband Autoglaser e. V. (BV Autoglaser) hat auf die neue Qualifikationsvoraussetzung bereits reagiert und bietet seit Anfang 2026 den dreitägigen Lehrgang „Klebtechnik in der Fahrzeugverglasung“ an, welcher ebenso wie der Klebeexperte der VW-Gruppe auf der ISO-Norm 21368 basiert. Allerdings sind die Inhalte rein aufs Scheibenkleben beschränkt, weshalb der erworbene Titel „Klebepraktiker Fahrzeugverglasung“ klar umrissen ist.



Gewiss müssen Kfz-Techniker bereits heute spezifische Trainings für den Umgang mit den hochmoduligen Klebstoffen diverser Hersteller absolvieren, doch ist der VW-Konzern aktuell der Einzige, der die Inhalte der ISO 21368 auch beim Scheibenkleben verlangt. Dass weitere deutsche Hersteller diesbezüglich ebenfalls in den Startlöchern stehen, sollte aber niemanden verwundern.

Technik + Umweltschutz

Unsichere Arbeitsmittel erkennen – Produktwarnungen der BGHM


© AdobeStock_LIGHTFIELD STUDIOS

Mit Blick auf die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten in Kfz-Werkstätten möchte der Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks (BIV) Sie auf die Produktwarnungsseite der Berufsgenossenschaft Holz und Metall (BGHM) hinweisen. Die Seite informiert über bereits auf dem europäischen Markt gemeldete unsichere Arbeitsmittel und Produkte, die für die Mitgliedsbetriebe der BGHM – und damit auch für Kfz-Werkstätten – relevant sein können.

Die aktuellen Produktwarnungen der BGHM sind direkt über folgenden Link abrufbar: https://www.bghm.de/arbeitsschuetzer/produktwarnungen

Der BIV empfiehlt Kfz-Werkstätten, die Produktwarnungen regelmäßig zu prüfen und vorhandene Arbeitsmittel mit den veröffentlichten Warnungen abzugleichen. Bei betroffenen Produkten sind die jeweiligen Hinweise und Maßnahmen zu beachten.

Besteht in einem Kfz-Betrieb bei einem Arbeitsmittel oder Produkt der Verdacht auf einen sicherheitsrelevanten Mangel, ist die zuständige Aufsichtsperson der BGHM der erste Ansprechpartner. Sie unterstützt bei der Abklärung des Sachverhalts und der weiteren Schritte. Dies gilt ausschließlich für Mängel, von denen eine Gefährdung für Beschäftigte ausgehen kann. Für rein funktionstechnische Mängel ohne Gefährdungspotenzial steht hingegen die Klärung mit Verkäufer oder Hersteller im Vordergrund. Weitere Informationen zum Vorgehen bei mangelhaften Produkten finden Sie im Beitrag „Umgang der BGHM mit mangelhaften Maschinen, Werkzeugen & Co." aus dem BGHM-Magazin 4/2026.

Neue Abfallschlüssel für Altbatterien – Stellungnahme liegt vor

Der Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks (BIV) hat zum Referentenentwurf zur Änderung der Abfallverzeichnis-Verordnung Stellung genommen. Der Entwurf sieht vor, Altbatterien künftig genauer zu erfassen und ihnen differenzierte Abfallschlüssel zuzuordnen. Das kann ihre Rückverfolgbarkeit verbessern und das Recycling unterstützen.

Für Kfz-Betriebe ist bei der Umstellung wichtig, dass eine praxistaugliche Umsetzung im Umgang mit den bisher verwendeten Abfallschlüsseln und den bestehenden Entsorgungsverfahren erfolgt. Der BIV fordert deshalb eine bundeseinheitliche Zuordnungshilfe, die alte und neue Schlüssel gegenüberstellt. Auch der Umgang mit bestehenden Entsorgungsnachweisen muss rechtzeitig geklärt werden. Zusätzliche Dokumentationspflichten und Verwaltungsaufwand für die Werkstätten gilt es zu vermeiden.

Die vollständige Stellungnahme „Zweite Verordnung zur Änderung der Abfallverzeichnis-Verordnung (AVV)" des BIV kann unter www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Recht + Steuern

Beitrags- und Melderecht:

Hinweis zur Beantragung von Unbedenklichkeitsbescheinigungen

Seit dem 1. Januar 2024 sind Unbedenklichkeitsbescheinigungen nach § 108b SGB IV elektronisch bei den zuständigen Einzugsstellen zu beantragen. Die Antragstellung erfolgt mit einem einheitlichen Datensatz aus einem systemgeprüften Entgeltabrechnungsprogramm oder einer elektronischen Ausfüllhilfe. Die Einzugsstellen stellen die Bescheinigungen anschließend elektronisch zur Verfügung. Da immer wieder von Schwierigkeiten bei der Beantragung berichtet wird, möchte die BDA nochmals auf die bestehenden Antragswege aufmerksam machen.

Für die elektronische Beantragung stehen Arbeitgebern zwei Wege zur Verfügung:

- Über das Entgeltabrechnungsprogramm: Arbeitgeber sollten hierbei prüfen, ob ihr Programm das Zusatzmodul 37 „Elektronisches Antrags- und Bescheinigungsverfahren UB" unterstützt. Damit kann der Antrag unmittelbar aus dem Abrechnungssystem übermittelt werden.
- Über das SV-Meldeportal: Steht das Verfahren im Entgeltabrechnungsprogramm nicht zur Verfügung, kann die Beantragung über das SV-Meldeportal als systemgeprüfte elektronische Ausfüllhilfe erfolgen.

Werden Unbedenklichkeitsbescheinigungen regelmäßig benötigt, kann das Abonnentenmodell genutzt werden. Dabei ist eine automatisierte monatliche, vierteljährliche oder halbjährliche Ausstellung möglich. Weitere Informationen hierzu erhalten Sie auch über die Informationsportale der jeweiligen Krankenkasse.

Recht + Steuern

Seit dem 27. September 2026 gilt die EU-Label-Pflicht für Kfz-Betriebe!

Fragen aus der Praxis

Zur Erinnerung: Seit dem 27. September 2026 müssen Kfz-Betriebe beim Verkauf von Waren an Verbraucher die neuen, von der EU-Kommission vorgegebenen EU-Label verwenden, um diese über das gesetzliche Gewährleistungsrecht (= Sachmangelhaftung des Verkäufers) sowie bestimmte gewerbliche Haltbarkeitsgarantien des Herstellers zu informieren.



EU-Label GARAN für Neuwagengarantien mit Ausschlussregelungen

Das EU-Label GARAN ist nur bei Garantien zu verwenden, die folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Es muss sich um eine gewerbliche Haltbarkeitsgarantie eines Herstellers handeln.
- Die Garantie muss die gesamte Ware abdecken, nicht nur einen Teil davon.
- Sie muss für die Dauer von mehr als zwei Jahren gewährt werden. 2-Jahres-Garantien benötigen dementsprechend kein GARAN-Label!
- Die Garantie wird dem Verbraucher ohne zusätzliche Kosten gewährt.
- Der Hersteller stellt dem Unternehmer / Kfz-Betrieb die vorgenannten Informationen zur Verfügung.

Bei Neuwagengarantien ist daher zu überprüfen, welche Ausschlussregelungen die jeweiligen Garantiebedingungen vorsehen. Enthalten diese nach Ablauf eines vom Hersteller festgelegten Zeitraums für bestimmte Fahrzeugkomponenten (wie z. B. Verschleißteile) Garantieausschlüsse, entfällt nach dem in der Durchführungsverordnung verwendeten Wortlaut die Labelpflicht, wenn die Garantie in diesem Falle nicht für die Dauer von mehr als zwei Jahren für das gesamte Fahrzeug gilt.

Achtung: Wird ein Fahrzeug mit dem EU-Label GARAN beworben, obwohl dessen Voraussetzungen nicht vorliegen, drohen dem Kfz-Betrieb Abmahnungen wegen irreführender Werbung!

Ausweisung der Restlaufzeit der kostenlosen Herstellergarantie bei Vorführwagen und Gebrauchtfahrzeugen

Auch beim Verkauf von Vorführwagen oder Gebrauchtfahrzeugen kann eine Pflicht zur Verwendung des EU-Labels GARAN bestehen, um Verbraucher über die noch vorhandene Restlaufzeit der Herstellergarantie zu informieren. Allerdings müssen auch in diesem Falle alle o. g. Voraussetzungen für die Labelpflicht erfüllt sein. Das EU-Label GARAN ist daher nur zu verwenden, wenn die Restlaufzeit der kostenlosen Herstellergarantie / Neuwagengarantie für das gesamte Fahrzeug noch mehr als zwei Jahre beträgt.

- Sofern die gesetzliche Mindestgrenze von mehr als 2 Jahren für das GARAN-Label unterschritten wird, entfällt die Kennzeichnungspflicht.
- Beträgt die Restlaufzeit der Neuwagengarantie für das gesamte Fahrzeug mehr als 2 Jahre, ist diese auf dem Label in vollen Jahren anzugeben. Die Labelvorlage sieht keine Angabe von Monaten vor. Zulässig ist jedoch die Angabe von halben Jahren. Es dürfen aber keine anderen Dezimalwerte als 0,5 verwendet werden.
- Eine Aufrundung der verbleibenden Garantiezeit ist nicht zulässig, weil damit ein längerer Garantiezeitraum angegeben würde als tatsächlich besteht und wäre als irreführende, wettbewerbswidrige Angabe zu werten. Es muss also ggf. abgerundet werden.

Beispiel: Die Restlaufzeit der Herstellergarantie beträgt noch 2 Jahre und 7 Monate. Dann ist das Label mit „2,5“ Jahren zu versehen.

Gebrauchtwagengarantien oder Neuwagenanschlussgarantien nicht von der Labelpflicht betroffen

Gebrauchtwagengarantien oder Neuwagenanschlussgarantien sind grundsätzlich nicht von der Labelpflicht betroffen, da es sich bei ihnen nicht um kostenlose Haltbarkeitsgarantien des Fahrzeugherstellers handelt. Zwar dürfen Fahrzeuge mit diesen Garantien beworben werden, aber nicht unter Verwendung des EU-Labels GARAN!

Garantie-Label GARAN für Fahrzeuge fremder Fabrikate

Das GARAN-Label ist kein physisches Siegel, das man exklusiv beim jeweiligen Hersteller beziehen muss. Vielmehr können und müssen sie ggf. vom Kfz-Betrieb fahrzeugspezifisch selbst erstellt werden. Dabei trägt der Betrieb grundsätzlich das rechtliche Risiko für fehlerhafte Angaben! Bei Fremdfabrikaten sollte daher vorab anhand der Fahrgestellnummer im Herstellersystem oder über das Serviceheft geprüft werden, ob die ursprüngliche Herstellergarantie für das gesamte Fahrzeug noch für den Mindestzeitraum von mehr als 2 Jahren aktiv ist und auf den Nachbesitzer übergeht.

Auszeichnung in Online-Verkaufsportalen (Fahrzeugbörsen) ohne anschließenden Online-Kauf

Mit der Einführung der Labelpflicht will die EU-Kommission u. a. erreichen, dass die Verbraucher ihre Rechte besser kennen, damit sie nachhaltigere Kaufentscheidungen treffen können. Fundierte Entscheidungen können Verbraucher aber nur treffen, wenn sie bereits vor Vertragsschluss und im unmittelbaren Zusammenhang mit der Produktbeschreibung über ihre Rechte informiert werden. Daraus lässt sich ableiten, dass die Label-Pflicht für Kfz-Betriebe grundsätzlich auch auf Online-Verkaufsportalen gilt. Ob ein Kaufvertrag über ein Online-Verkaufsportal tatsächlich zustan-

Fortsetzung nächste Seite

Recht + Steuern

Fortsetzung von Seite 10

de kommt oder nicht, spielt daher für die Labelpflicht keine Rolle.

Praxistipp

Die EU-Kommission stellt die grafischen Rohdateien (Templates) für die Erstellung der EU-Label im Internet unter https://commission.europa.eu/publications/practical-guidelines-and-high-resolution-vector-files-eu-notice-and-label-product-guarantees_en frei zur Verfügung. Schnelle Alternative: Da das manuelle Bearbeiten von Vektordateien pro Fahrzeug aufwendig ist, bieten IT-Dienstleister mittlerweile – zum Teil sogar kostenlose – Web-Tools an (Online-Generatoren). Dort können Marke, Modell und Jahre einfach eingegeben und das fertige Label direkt als PNG oder PDF heruntergeladen werden (z. B. garankit.eu/de/).

Unter www.kfz-bw.de/monatsdienst können zwei Übersichten zu diesem Thema heruntergeladen werden, die auch eine Zusammenfassung der Vorgaben enthalten, wo und wie die Label angebracht werden müssen.

NG eCall-Notrufsystem – Abschaltung der 2G-/3G-Netze in Deutschland:

Auswirkungen auf den Gebrauchtwagenhandel

Ausstattung von neuen Pkw mit NG eCall (Next Generation eCall)

Bereits seit Januar 2026 müssen neu entwickelte Pkw (neue Fahrzeugtypen/neue Baureihen) der Klasse M1 und leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen (Klasse N1) EU-weit über das Notrufsystem NG eCall (Next Generation eCall) verfügen. Dabei handelt es sich um die Weiterentwicklung des standardisierten eCall-Notrufsystems in Fahrzeugen, das im Falle eines schweren Unfalls einen Notruf über die Notrufnummer 112 an die zuständige Leitstelle auslöst und einen Mindestdatensatz (u. a. Standort, Fahrtrichtung, Auslöseart) übermittelt. Parallel dazu wird eine Sprachverbindung zur 112-Leitstelle aufgebaut. Der NG eCall trägt dem neuen Kommunikationsstandard Rechnung, der eine IP-basierte Kommunikation über 4G/LTE und perspektivisch 5G ermöglicht; er löst damit den bisherigen, leitungsvermittelten 2G/3G Inland ab. Der neue Standard ermöglicht im Vergleich zu leitungsvermittelten Sprachkanälen der ersten eCall-Generation einen schnelleren Rufaufbau, stabilere Verbindungen und die Übermittlung erweiterter Datensätze. Fahrzeughersteller müssen im Typgenehmigungsverfahren die Konformität der NG eCall Ausstattung nachweisen.

Ab dem 1. Januar 2027 müssen dann alle Neufahrzeuge der Klassen M1 und N1 über eine NG eCall-Ausstattung verfügen, unabhängig davon, ob es sich um neue oder fortgeführte Baureihen handelt.

Wichtig zu wissen:

- Bestandsfahrzeuge bleiben zulässig, d. h. sie verlieren nicht ihre Typgenehmigung!
- Es besteht keine Nachrüstpflicht für das NG eCall-System.

Abschaltung der 2G-/3G-Netze in Deutschland

Infolge der Netzmodernisierung wurde das alte 3G-Netz (UMTS) in Deutschland bereits im Jahr 2021 abgeschaltet. Das Nachfolgenetz 2G (GSM) wird voraussichtlich ab Mitte 2028 schrittweise abgeschaltet: Die Telekom plant den Schritt ab Juni 2028, Vodafone ab September 2028. Bis spätestens Ende 2030 soll das 2G-Netz in Deutschland komplett enden.

Auswirkungen für den Gebrauchtwagenverkauf

In Gebrauchtwagen, die nur über einen leitungsvermittelten eCall der 1. Generation verfügen, geht die Funktionsfähigkeit des in ihnen verbauten eCall-Notrufsystems verloren, sobald das 2G-Netz vollständig abgeschaltet worden ist. Da diese Fahrzeuge ihre Typgenehmigung nicht verlieren und auch keine Nachrüstpflicht für das NG eCall-System besteht, dürfen Händler diese Fahrzeuge auch ohne funktionsfähiges eCall-System verkaufen.

Für den Fahrzeughandel dürfte dabei vor allem das Thema „Transparenz“ an Bedeutung gewinnen. Um Missverständnissen und späterem Streit mit Käufern vorzubeugen, empfiehlt es sich, gegenüber Kaufinteressenten ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass das Fahrzeug über kein funktionierendes eCall-Notrufsystem verfügt. Handelt es sich bei dem Kaufinteressenten um einen Verbraucher, sollte dieser (nachweislich) vorvertraglich informiert werden und die Abweichung im Kaufvertrag bzw. auf einer vom Verbraucher unterzeichneten „Anlage zum Kaufvertrag“ (bzw. „Anlage zur Verbindlichen Bestellung“) ausdrücklich und gesondert vereinbart werden. Gegenüber gewerblichen Käufern sollte der Hinweis ebenfalls im Vertrag (z. B. bei den Fahrzeugeigenschaften oder unter „Sonstige Vereinbarungen“) dokumentiert werden.

Sachmangelhaftung des Verkäufers

Die Frage, ob ein Gebrauchtwagen, der wegen der Abschaltung der 2G-/3G-Netze ohne funktionierendes eCall-Notrufsystem verkauft wird, einen Sachmangel im kaufrechtlichen Sinne aufweist, für den der Verkäufer haftet, stellt sich nur, wenn keine Aufklärung und/oder Vereinbarung im vorgenannten Sinne erfolgt. Sie lässt sich nicht pauschal beantworten, sondern hängt von den Umständen im Einzelfall ab. Maßgeblich für die Beurteilung sind z. B.:

- Werbeaussagen des Händlers
- konkrete Vereinbarungen der Vertragsparteien
- objektiv berechtigte Käufererwartung, die sich an der üblichen Beschaffenheit gleichartiger Fahrzeuge orientiert

Fortsetzung nächste Seite

Recht + Steuern

Fortsetzung von Seite 11

Fazit

Auch Gebrauchtwagen, die nach der Abschaltung der 2G-/3G-Netze nicht mehr über ein funktionsfähiges eCall-Notrufsystem verfügen werden, dürfen weiterhin verkauft werden. Um Missverständnisse und Streit mit Käufern vorzubeugen, sollten diese vom Händler vor Vertragsschluss hierüber aufgeklärt werden. Außerdem sollte die fehlende Funktionsfähigkeit des eCall-Notrufsystems im Kaufvertrag bzw. in der Verbindlichen Bestellung dokumentiert bzw. gegenüber Verbrauchern unter Beachtung der gesetzlichen formalen Vorgaben vereinbart werden.

Betriebswirtschaft

Umsatzsteuer – Klarstellungen zur elektronischen Rechnung

Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) hat mit Schreiben vom 21. Juli 2026 auf das gemeinsame Schreiben des Zentralverbandes des Deutschen Handwerks (ZDH) mit DIHK, BDI und HDE vom 15. Januar 2026 geantwortet, in dem die Fragen zur Handhabung der elektronischen Rechnung übermittelt wurden. Das BMF hat zu den adressierten Punkten Klarstellungen vorgenommen und angeboten, diese in den FAQ auf der Internetseite des BMF zu veröffentlichen. Das BMF hat zusammengefasst Folgendes mitgeteilt:

1. Angaben zu Rabattvereinbarungen

Es wird nicht beanstandet, wenn in der Rechnung lediglich in allgemeiner Form auf eine schriftlich getroffene Entgeltminderungsvereinbarung hingewiesen wird – vorausgesetzt, die zugehörigen Dokumente zur Entgeltminderung können als Bestandteil der Aufzeichnungen nach § 22 UStG rasch vorgelegt und leicht und eindeutig geprüft werden. Ändert sich eine vor Rechnungsstellung getroffene Vereinbarung nach diesem Zeitpunkt, muss die Rechnung nicht berichtigt werden. Der Umsatzsteuer-Anwendungserlass (A 14.5 Abs. 19 UStAE) soll entsprechend ergänzt werden.

2. Rechnungskorrektur

Entscheidend ist, dass sich die tatsächlich erbrachte Leistung aus der Zusammenschau von ursprünglicher Rechnung und Rechnungsberichtigung klar und eindeutig ergibt. Zu den im Schreiben der Verbände dargestellten unterschiedlichen Möglichkeiten, eine Rechnungskorrektur vorzunehmen, liegen dem BMF keine Hinweise auf praktische Schwierigkeiten vor. Deshalb soll es derzeit keine einschränkenden Vorgaben durch die Finanzverwaltung geben. Unter den eingangs genannten Voraussetzungen sind alle von den Verbänden dargestellten praktizierten Verfahrensweisen der digitalen Rechnungskorrektur grundsätzlich weiterhin möglich. Sollten von europäischer Seite oder vom DIN-Normungsausschuss Vorgaben kommen, werden diese bei künftigen Regelungen des BMF berücksichtigt. Es wird jedoch klargestellt, dass eine Rechnungsberichtigung von umsatzsteuerlichen Pflichtangaben die formalen Anforderungen der §§ 14, 14a UStG erfüllen muss (§ 31 Abs. 5 Satz 3 UStDV). Dies bedingt auch, dass die Berichtigung einer E-Rechnung ebenfalls in der für diese vorgeschriebenen (elektronischen) Form erfolgen muss.

3. Einbettung von Verträgen und umfangreichen Anhängen

Die E-Rechnung soll die elektronische Verarbeitung ermöglichen, auch mit Hinblick auf das spätere Meldesystem. Deshalb müssen im strukturierten Teil der E-Rechnung Informationen in einem Umfang enthalten sein, die die Kontrollfunktion der Rechnung erfüllen. In Bezug auf die Leistungsbeschreibung bedeutet dies, dass die Angaben eine eindeutige Identifizierung der abgerechneten Leistungen und deren steuerliche Behandlung ermöglichen müssen. Ein bloßer Verweis auf Informationen in unstrukturierten Anlagen erfüllt diese Anforderungen nicht.

Andererseits ist es nicht erforderlich, jedes Detail in die Leistungsbeschreibung aufzunehmen. Für die Kontrollfunktion sollten insbesondere Leistungsart, Leistungsumfang, Leistungsgehalt und gegebenenfalls Leistungsort so klar im strukturierten Teil der E-Rechnung stehen, dass bereits mit diesen Angaben eine abstrakte Bestimmung der übrigen Besteuerungsgrundlagen (z. B. Abgrenzung von Lieferung und sonstiger Leistung, Ort der Leistung sowie Prüfung des angewandten Steuersatzes), gegebenenfalls eine konkrete Kontrolle der Leistungserbringung vor Ort und auch die grundsätzliche Berechtigung zum Vorsteuerabzug möglich ist.

4. Fehlersystematik

Die Fehlersystematik des BMF unterscheidet zwischen der umsatzsteuerrechtlichen und der technischen Sichtweise. Auch bei Geschäftsregelfehlern kann aus umsatzsteuerrechtlicher Sicht eine E-Rechnung vorliegen. Bei der Definition des Formatfehlers sind Bund und Länder davon ausgegangen, dass ein solcher Fehler dazu führt, dass die Rechnung mit einem auf die Normenreihe EN 16931 ausgerichteten Programm technisch nicht weiterverarbeitet werden kann. Liegt dagegen ein Geschäftsregelfehler vor, der dennoch die elektronische Verarbeitung der Rechnung ermöglicht, handelt es sich aus steuerlicher Sicht gleichwohl um eine E-Rechnung; sie kann allerdings nicht ordnungsmäßig sein. Betrifft der Geschäftsregelfehler nicht die umsatzsteuerrechtlichen Pflichtangaben nach §§ 14, 14a UStG, ist er umsatzsteuerrechtlich unbeachtlich.

Die Schreiben mit den Einzelheiten können auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.