



# KFZ-GEWERBE INTERN

Landesverband des Kraftfahrzeuggewerbes Sachsen e.V.

[www.kfz-sachsen.de](http://www.kfz-sachsen.de)





# Inhaltsverzeichnis

## Kfz-Gewerbe aktuell

DAT-Report 2026.....	3
DAT-Report 2026.....	4
DAT-Report 2026.....	5
Webinare zur Vorstellung der Lösung von AVILOO zur Ermittlung des Gesundheitszustandes einer Hochvoltbatterie „State of Health“ (SoH).....	5
Neue staatliche Kaufprämie für E-Autos seit 1. Januar 2026.....	6

## Betriebswirtschaft und Steuern

THG-Prämie: Zusätzliche Ertragspotenziale für Kfz-Betriebe aktiv nutzen.....	7
BFH schränkt die Anwendung der Differenzbesteuerung beim Gebrauchtwagenverkauf weiter ein.....	8
Die NÜRNBERGER Automobil informiert: Betriebsrente InvestGarant – die flexible Altersvorsorge.....	9
Basiszinssatz ab 01.01.2026: Basiszinssatz bleibt unverändert bei 1,27% ....	9
Bank11: Digitaler Vertragsabschluss – Papierlos. Sofort. Vor Ort.....	10

## Technik, Sicherheit und Umweltschutz

ZDK-Broschüre: Reparatur- und Wartungsinformationen – Zugang zu OEM-Portalen.....	11
ZDK-Position zur nationalen Umsetzung einer EU-Altfahrzeug-Verordnung.	11
EU-Batterieverordnung – Pflichten für Reparaturbetriebe greifen früher als der Batteriepass.....	12
SP-Adapter Gen. II – Neues Bestellformular.....	13

## Recht

EU-Regelungsnovelle zur Pkw-Kennzeichnung.....	13
ZDK-Rechtsprechungsübersicht zur Sachmangelhaftung.....	14

## Aus den Innungen

Sachsen.....	15
--------------	----



Der DAT-Report 2026 analysiert auf Basis einer repräsentativen Befragung von über 4.600 Endverbrauchern das Autojahr 2025. Untersucht werden unter anderem Autokauf, Werkstattverhalten und die Beziehung der Menschen zu ihren Autos. Ein persönliches Exemplar kann unter [www.dat.de/report](http://www.dat.de/report) bestellt werden.

## Teil 1: Überblick – Beziehung zum Automobil

### Auto bleibt unverzichtbar

Das Autojahr 2025 war für viele Pkw-Halter von wirtschaftlicher Unsicherheit und hohen Kosten geprägt – gleichzeitig aber auch von einem starken Bedürfnis nach individueller Mobilität.

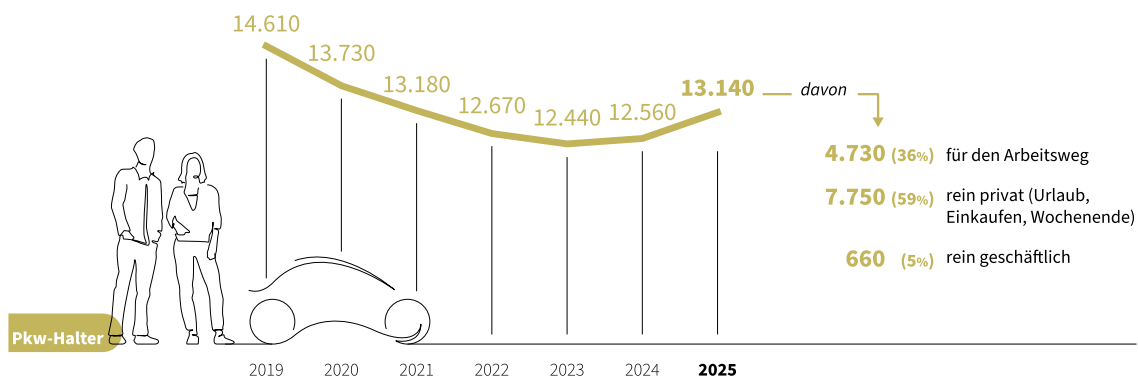
Für viele Menschen ergibt sich daraus ein Spannungsfeld zwischen hohen technischen Ansprüchen an den eigenen Pkw, einer zunehmend kritischen Sicht auf die Nutzung des Fahrzeugs und dessen

gleichzeitiger Unverzichtbarkeit. Laut DAT-Report 2026 halten über 80 % der Pkw-Halter ihr Auto für unverzichtbar. Selbst in Regionen mit gut ausgebautem ÖPNV sind es noch 73 % der Pkw-Halter.

Die Jahresfahrleistung ist spürbar gestiegen. Mit 13.140 Kilometern sind die Menschen mit ihren Pkw das zweite Jahr in Folge wieder mehr Kilometer gefahren. Die größte Steigerung gab es beim Weg zur Arbeit.

#### A1 Jährliche Kilometerleistungen und automobiler Wegstrecken privater Pkw-Halter

Angaben in km



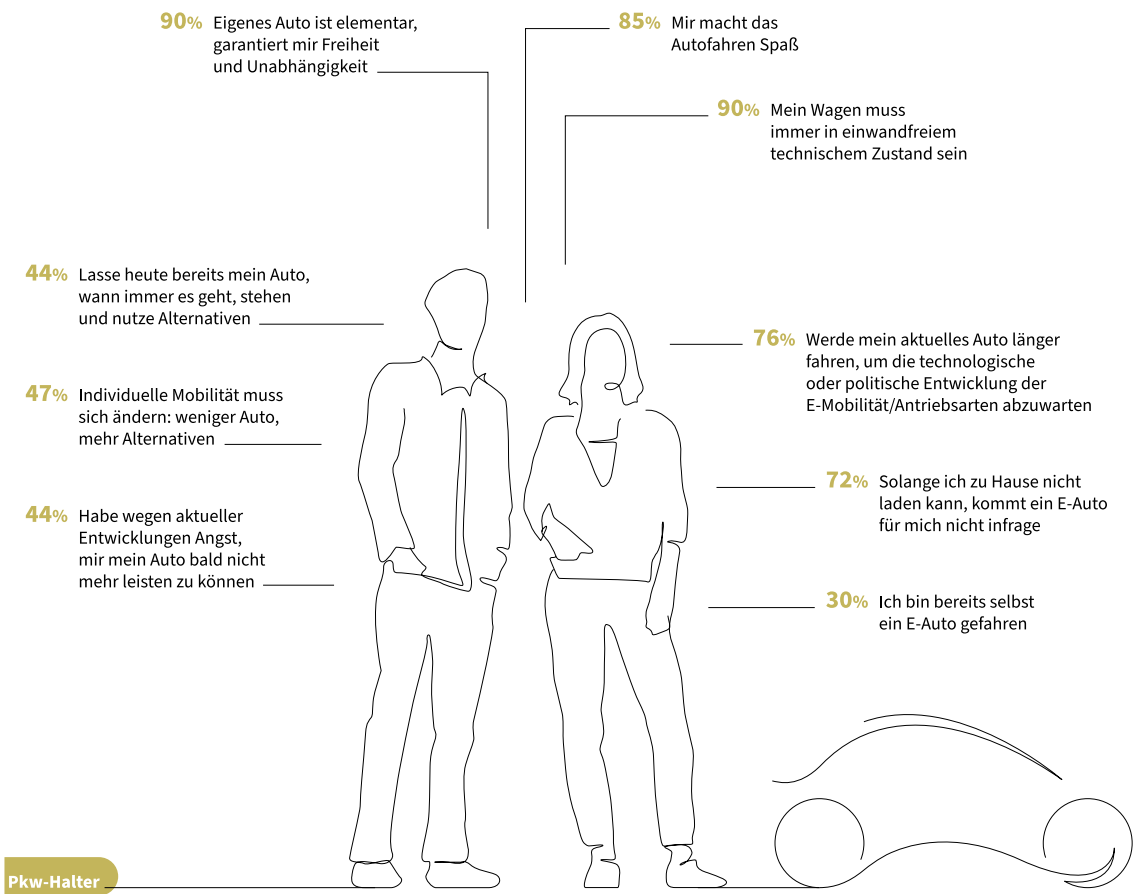
Quelle: Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT)



76% gaben an, sie werden ihr aktuelles Auto weiterfahren, um die technologischen oder politischen Entwicklungen bei der E-Mobilität oder den Antriebsarten abzuwarten.

**A2** Pkw-Halter und ihre Beziehung zum Auto 2025

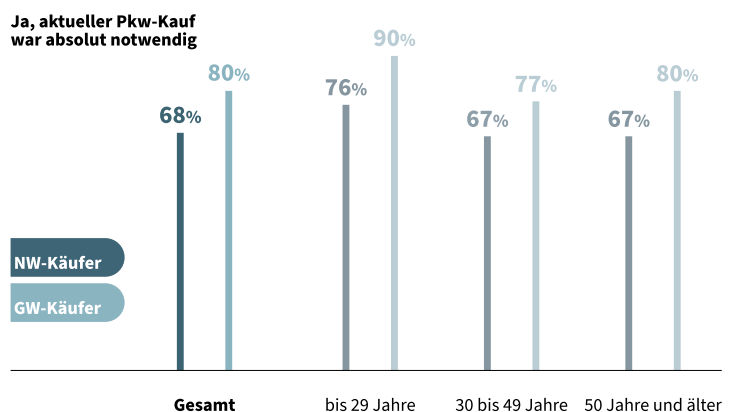
Quelle: Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT)



Noch nie sagten so viele Autokäufer, dass der aktuelle Autokauf absolut notwendig gewesen sei. 80% aller Gebrauchtwagen- und fast 70% aller Neuwagenkäufer bestätigen das. In den vergangenen Jahren wurden viele Autokäufe hinausgeschoben – bis zu einem Punkt, an dem es nun offenbar nicht weiter möglich war.

Quelle: Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT)

**A7** Notwendigkeit des Autokaufs 2025

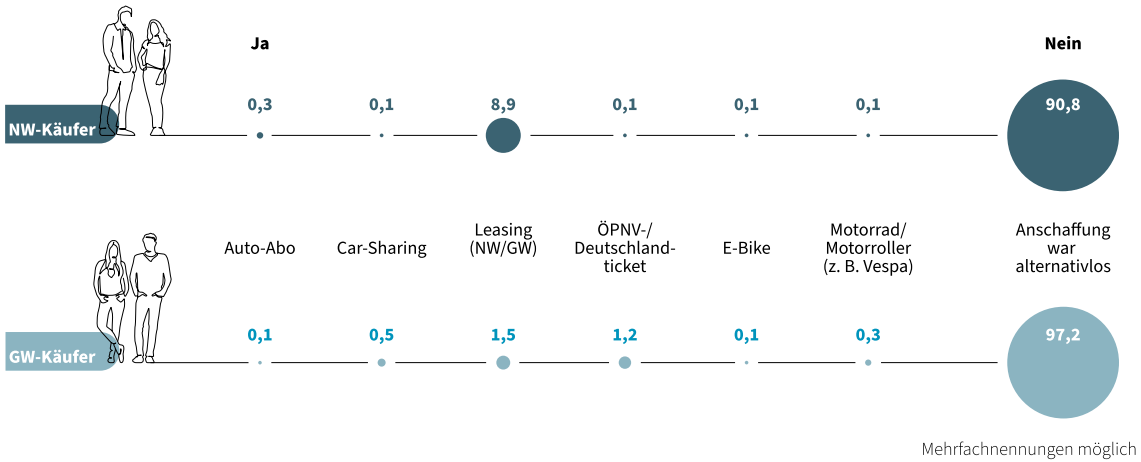


Quelle: Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT)

Erstmals wurden Alternativen zum Autobesitz abgefragt, darunter die Nutzung von ÖPNV, E-Bike etc. Über 90 % aller Autokäufer sahen zum eigenen Auto keine Alternative.

**A9 Alternativüberlegung zum Pkw-Kauf 2025**

Angaben in Prozent



## Webinare zur Vorstellung der Lösung von AVILOO zur Ermittlung des Gesundheitszustandes einer Hochvoltbatterie „State of Health“ (SoH)

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 nachgewiesenem 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 Kraftfahrzeug-

gewerbe (ZDK) im Bereich der Batteriediagnostik mit der AVILOO GmbH aus Österreich zusammen. In weiteren Webinaren stellt die AVILOO GmbH sowohl den „FLASH Test“ als auch den „PREMIUM Test“ vor und erläutert die Vorteile, die sich für Mitgliedsbetriebe aus der Kooperation ergeben. Dabei vermitteln die Webinare sowohl technische als auch praxisnahe Grundlagen zur Batteriediagnostik und Vermarktung mit AVILOO.

Die Mitgliedsbetriebe unserer Organisation profitieren weiterhin im Rahmen

der Kooperation mit AVILOO von handfesten Vorteilen:

- 10 % 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.

Bei Rückfragen zum Testverfahren steht Ihnen der **AVILOO Customer Support** zur Verfügung: **DE +49 89 3801 2609** [business.help@aviloo.com](mailto:business.help@aviloo.com)

**Die Webinare finden an folgenden Terminen statt und dauern 90 Minuten.**

Termin Technik:  
**21.04.2026, von 14:00 bis 15:30 Uhr.**



Anmeldung:

Termin Vermarktung:  
**23.04.2026, von 14:00 bis 15:30 Uhr**



Anmeldung:

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

Die Bundesregierung hat ein neues E-Auto-Förderprogramm mit sozial gestaffelter Kaufprämie beschlossen. Es soll den privaten Umstieg auf batterie-elektrische Fahrzeuge und bestimmte Plug-in-Hybride erleichtern und gilt für Neuzulassungen nach dem 1. Januar 2026. Je nach Einkommen und Familiengröße sind Förderbeträge zwischen 1.500 € und bis zu 6.000 € möglich. Die Anträge können voraussichtlich ab Mai 2026 online gestellt werden.

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 CO<sub>2</sub>-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 € für batterie-elektrische Fahrzeuge bzw. 1.500 € für förderfähige Plug-in-Hybride/Range-Extender.
- **Soziale Staffelung:** Haushalte mit einem zu versteuernden Gesamthaus-

haltseinkommen bis 60.000 € erhalten 1.000 € Aufschlag; bis 45.000 € Einkommen gibt es weitere 1.000 €.

- **Familienbonus:** Pro Kind im Haushalt steigt der Zuschuss um je 500 €, bis maximal 1.000 €.

In der Summe ergibt sich damit **eine mögliche Fördersumme zwischen ca. 1.500 € und bis zu 6.000 €** 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 €**. 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 werden im Rahmen der Förderrichtlinie veröffentlicht. Den Betroffenen 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.



Bild: © kaptn - stock.adobe.com

### Weitere Hinweise:

Geförderte Fahrzeuge müssen nach Zulassung mindestens **36 Monate** im Besitz des Antragstellers bleiben. Die verfügbaren Fördermittel umfassen insgesamt rund **3 Mrd. €** und sollen voraussichtlich für etwa 800.000 Fahrzeuge bis 2029 reichen.



Das Bundesumweltministerium hat Beispiel-Berechnungen sowie einen **Fragen-und-Antworten-Katalog auf dessen Webseite veröffentlicht**. Hier können Sie die vollständigen Informationen nachlesen:

<https://www.bundesumweltministerium.de/foerderung/fragen-und-antworten-zur-e-auto-foerderung>

## THG-Prämie: Zusätzliche Ertragspotenziale für Kfz-Betriebe aktiv nutzen

Noch immer verzichten rund 36 % 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 CO<sub>2</sub>-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

Für Kfz-Betriebe eröffnet sich hier ein relevantes zusätzliches Ertragspotenzial. Der **Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)** empfiehlt ausdrücklich, die THG-Quote aktiv in die betrieblichen Abläufe zu integrieren. Seit Beginn der THG-Quote arbeitet der ZDK hierzu mit dem spezialisierten Anbieter „Geld für eAuto“ zusammen und stellt dem Kraftfahrzeuggewerbe eine praxistaugliche Branchenlösung zur Verfügung.

### Was sind die Nutzungsmöglichkeiten der THG-Quote im Autohaus?

- **THG-Prämie für eigene Fahrzeuge**  
Eigenzulassungen, Vorführ- und Dienstfahrzeuge können unkompliziert angemeldet werden und ermöglichen zusätzliche Erlöse ohne nennenswerten administrativen Mehraufwand.
- **THG-Erlöse aus Ladeinfrastruktur**  
Öffentliche Ladepunkte auf dem Betriebsgelände können ebenfalls THG-relevant sein. Die abgegebene Strommenge kann im Rahmen der THG-Quote vergütet werden und stellt damit einen weiteren wirtschaftlichen Baustein dar.
- **THG-Quote im Kundengeschäft – Ausbau der Branchenlösung**  
Über die ZDK-Kooperation stehen



Bild: © Bildwerk – stock.adobe.com

Kfz-Betrieben zwei Modelle zur Verfügung, um die THG-Quote auch im Kundengeschäft einzusetzen:

- **Affiliate-Modell:**  
Das Autohaus empfiehlt den Service an Kundinnen und Kunden und partizipiert an der Vermittlung.
- **Agenten-Modell:**  
Das Autohaus übernimmt die Beantragung der THG-Prämie für Kundinnen und Kunden eigenständig und kann die Vergütung flexibel ausgestalten, z. B. als Servicegutschein, Zubehörleistung oder Werkstattgut haben. Die Kundenkommunikation verbleibt vollständig beim Betrieb.

Gerade das Agenten-Modell ermöglicht eine langfristige Kundenbindung und

lässt sich in bestehende Vertriebs- und After-Sales-Prozesse integrieren.

**Wichtig:** Die Beantragung der THG-Prämie ist unkompliziert und erfolgt einmalig, danach automatisiert jährlich. Eine rückwirkende Antragstellung ist nicht möglich. Für das Jahr 2026 müssen Anträge – abhängig vom Anbieter – spätestens bis Oktober gestellt werden.

Kfz-Betriebe können ihre THG-Prämie direkt über den ZDK-Kooperationspartner beantragen:  
[www.geld-fuer-eauto.de/unternehmen](http://www.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.

# BFH schränkt die Anwendung der Differenzbesteuerung beim Gebrauchtwagenverkauf weiter ein

Der Bundesfinanzhof (BFH) hat in zwei jetzt bekanntgewordenen Urteilen klargestellt, dass die Differenzbesteuerung beim Verkauf von Gebrauchtwagen in der Praxis deutlich enger anzuwenden ist. Die Urteile XI R 15/21 und XI R 9/23 betreffen insbesondere die Nachweispflichten beim Ankauf von Fahrzeugen und die Verwendung von Neuteilen bei der Aufbereitung.

## 1. Nachweis von Privatverkäufen (Az. XI R 15/21)

Ein Kfz-Händler hatte in 29 Fällen Fahrzeuge von sogenannten „Privatverkäufern“ erworben. Bei genauer Prüfung zeigte sich jedoch, dass diese Verkäufer nicht mit dem zuletzt in der Zulassungsbescheinigung eingetragenen Halter identisch waren. Zudem enthielten die Kaufverträge oft keine eindeutige Fahrgestellnummer und keinen Hinweis auf die gesetzliche Sonderregelung zur Differenzbesteuerung (§ 14a Abs. 6 S. 1 UStG).

### Der BFH stellte klar:

Um die Differenzbesteuerung gemäß § 25a UStG anwenden zu können, muss ein Kfz-Händler als Voraussetzung den Fahrzeugwerb einer Privatperson oder von einem steuerpflichtigen Wie-

verkäufers zu prüfen – etwa durch die Vorlage einer Verkaufsvollmacht. Ein Verweis auf den Gutgläubensschutz schützt den Händler nur, wenn er wirklich alle Nachforschungen unternommen hat.

*Praxis-Tipp:* Bei Ankauf von Privatfahrzeugen sollte der Verkäufer schriftlich bestätigen, dass er als Privatperson handelt.

## 2. Vorsteuerabzugsberechtigung schließt Differenzbesteuerung aus (Az. XI R 9/23)

Im zweiten Urteil ging es zwar ursprünglich um den Verkauf einer Waschkommode, so kann diese BFH-Entscheidung ebenfalls Auswirkungen auf die Differenzbesteuerung im Kfz-Handel haben, da die Grundsätze auch den Kfz-Handel betreffen.

Wird ein gebrauchtes Fahrzeug beim Weiterverkauf mit Neuteilen kombiniert, die beim Kauf zum Vorsteuerabzug berechtigen, kann die Differenzbesteuerung nicht angewendet werden.

Der BFH betont, dass der gesamte Verkaufsgegenstand als einheitlicher Umsatz zu betrachten ist.

Eine Aufteilung in „gebrauchte Teile“ und „neue Teile“ ist nicht zulässig.

Die Differenzbesteuerung greift also nur, wenn für den gesamten Gegenstand kein Vorsteuerabzug möglich ist.

*Praxisbeispiel:* Ein Händler kauft ein gebrauchtes Auto ohne Umsatzsteuer-

ausweis und ersetzt bei der Aufbereitung größere Teile, die zum Vorsteuerabzug berechtigen. Dann muss die Differenzbesteuerung neu bewertet werden. Kleine Reparaturen und Ersatzteile üblicher Art sind weiterhin zulässig.

## 3. Fazit

1. Um den Ankauf von Privat nachweisen zu können, ist die Vorlage einer ggf. vorliegenden Verkaufsvollmacht zu empfehlen. Ansonsten liegt bei fehlender Identität zwischen Verkäufer und eingetragenen Fahrzeughalter die Vermutung eines verdeckten gewerblichen Verkäufers nahe, der seine Händlereigenschaft zum Zwecke der Steuerhinterziehung verschleiert.
2. Allein mit der Verwendung eines sog. Mustervertrags für Privatverkäufe können die Voraussetzungen für die Differenzbesteuerung nicht nachgewiesen werden. Zu empfehlen ist dann zusätzlich, sich vom Käufer im Kaufvertrag ausdrücklich bestätigen zu lassen, dass er als Privatperson handelt. Bei Anhaltspunkten oder Zweifeln an diesen Aussagen sind weitere Nachforschungen anzustellen.
3. Kaufen Kfz-Händler Gebrauchtfahrzeuge ohne Umsatzsteuerausweis an und verwenden sie bei deren anschließender Aufbereitung Waren und Teile mit Vorsteuerabzug, dann müssen sie aufgrund der Waschkommoden-Entscheidung die Differenzbesteuerung neu bewerten. Unter Zugrundelegung der EuGH-Rechtsprechung ist die Differenzbesteuerung nach ZDK-Auffassung dann noch anwendbar, wenn bei üblichen Reparaturen und Instandsetzungen an Gebrauchtfahrzeugen im gebrauchsfähigen Zustand Neuteile mit Vorsteuerabzug verwendet werden.
4. Die Grenzen sind aber fließend, ab wann die Differenzbesteuerung ausscheidet, weil keine eindeutige Identität mehr besteht zwischen dem Zustand des Gebrauchtwagens nach Ankauf und nach anschließender Instandsetzung. So wird man sicher die Wiederverwendbarkeit des gebrauchten Fahrzeugs im Ursprungszustand und damit die Differenzbesteuerung in Frage stellen können, wenn bspw. in einen gebrauchten Kleinwagen ein neuer PS-starker Sportwagenmotor eingebaut wird.



Bild: © Exmoi – stock.adobe.com

derverkäufer nachweisen. Die bloße Verwendung eines als „Privatvertrag“ bezeichneten Musterkaufvertrags reicht nicht aus, um den Ankauf von Privatpersonen nachzuweisen.

Kfz-Händler müssen im Zweifel alle zumutbaren Maßnahmen ergreifen, um die Identität und Rechtsstellung des



## Die NÜRNBERGER Automobil informiert:

Betriebsrente InvestGarant – die flexible Altersvorsorge.

Betriebliche Altersvorsorge (bAV), effizienter Vermögensaufbau und garantierte Rente? Das geht! Mit der Betriebsrente InvestGarant stehen Ihnen verschiedene Möglichkeiten der Fondsanlage zur Verfügung. Dabei kann der Anlagefokus auf mehr Garantie oder höheren Renditechancen liegen. Sicherheit und Renditechancen.

Wer bei seiner Altersvorsorge auf Nummer sicher gehen will, verschenkt in der Regel attraktive Renditechancen. Nicht so bei der NÜRNBERGER Betriebsrente InvestGarant. Die fondsgebundene Rentenversicherung in der bAV erfüllt beide Wünsche:

- Verbindet Sicherheit mit der Chance auf Wertzuwächse am Kapitalmarkt.

- Zusage einer lebenslangen Altersrente (feste Erlebensfallsumme).
- ausgezeichnete Renditemöglichkeiten, z. B. in der freien Investmentanlage mit den NÜRNBERGER Fondsstrategien – sowie Absicherung der Garantien mit attraktiven Garantiefonds und festverzinslichem Deckungskapital.

Abhängig von der Kapitalmarktlage prüft die NÜRNBERGER monatlich für Sie, wie das Guthaben zwischen Sicherheitskomponente und Fondsanlage aufgeteilt werden kann. Ob Sie dabei mehr Sicherheit oder bessere Renditechancen haben möchten, entscheiden Sie zu Vertragsbeginn. Dazu stehen Ihnen 3 Garantie-Varianten zur Auswahl.



**Nähere Informationen gerne bei Ihrem „Regionalen Berater Kfz-Innung des NÜRNBERGER Automobil Versicherungsdienst GmbH“ oder bei Christian Stettner**

Leitung Gewerbe und Verbände  
Nürnberger Automobil  
Versicherungsdienst GmbH  
Ostendstraße 100, 90482 Nürnberg  
Mobil: 0151-53 84 09 97  
E-Mail:  
christian.stettner@nuernberger-  
automobil.de

## Basiszinssatz ab 01.01.2026

Basiszinssatz bleibt unverändert bei 1,27 %

Der Basiszinssatz des Bürgerlichen Gesetzbuches dient vor allem als Grundlage für die Berechnung von Verzugszinsen, § 288 Abs. 1 Satz 2 BGB. Er verändert sich zum 01.01. und 01.07. eines jeden Jahres um die Prozentpunkte, um welche seine Bezugsgröße seit der letzten Veränderung des Basiszinssatzes gestiegen oder gefallen ist. Bezugsgröße ist der Zinssatz für die jüngste Hauptrefinanzierungsoperation der Europäischen Zentralbank vor dem ersten

**Kalendertag des betreffenden Halbjahres.**

Der Festzinssatz für die jüngste Hauptrefinanzierungsoperation der Europäischen Zentralbank am 22.12.2025 beträgt 2,15 % und ist damit seitdem für die letzte Änderung des Basiszinssatzes maßgeblichen Zeitpunkt am 01.07.2025 unverändert geblieben (der Festzinssatz der letzten Hauptrefinanzierungsoperation im Juni 2025 hat ebenfalls 2,15 % betragen).

Hieraus errechnet sich mit dem Beginn des 01.01.2026 ein unveränderter Basiszinssatz des Bürgerlichen Gesetzbuchs von 1,27 %.

**Die aktuellen Zinssätze seit dem 01.01.2026 lauten demnach wie folgt:**

Basiszinssatz:	<b>1,27 %</b>
Allgemeine Verzugszinssatz, insbesondere, wenn ein Verbraucher Schuldner ist (§ 288 Abs. 1 BGB)	<b>6,27 %</b>
Verzugszinssatz, insbesondere unter Unternehmen (§ 288 Abs. 2 BGB)	<b>9,27 %</b>

# Schneller geht's nicht.



**BANK 11**



## Bank11: Digitaler Vertragsabschluss – Papierlos. Sofort. Vor Ort.

- Bei Bank11-Handelspartnern ist ein vollständig digitaler Vertragsabschluss vor Ort möglich.
- Das Ausdrucken von Vertragsdokumenten sowie aufwendiges Einscannen oder der Versand per Post entfällt.
- Der unkomplizierte Prozess spart Zeit und Geld und bringt Vorteile für alle Beteiligten.

Bei Bank11 Handelspartnern können Kunden die Kfz-Finanzierung auch vor Ort ganz einfach digital abschließen. Es müssen vor Ort keine seitenlangen Vertragsdokumente mehr gedruckt, händisch unterschrieben und danach wieder eingescannt oder postalisch an Bank11 zurückgesendet werden.

Um den digitalen Vertragsabschluss durchzuführen, benötigen Kunden für die Signatur lediglich eine gültige E-Mail-Adresse sowie eine Mobilfunknummer, auf die sie direkt zugreifen können.

Für die Legitimation gibt es verschiedene Optionen:

■ **Legitimation durch den Händler am POS:**

Die Identifizierung erfolgt direkt vor Ort beim Händler.

■ **Videolegitimation:**

Der Kunde legitimiert sich schnell und einfach per Videoanruf.

■ **Konto-Ident-Verfahren:**

Das neue, sichere Verfahren zur Identifizierung über das Bankkonto des Kunden.

Die Vertragsdokumente werden im Anschluss automatisch an Bank11 übermittelt – richtig sortiert und vollständig unterschrieben. Alle weiteren erforderlichen Auflagendokumente (wie z. B. Gehaltsnachweise, etc.) können ebenfalls digital im Bank11 Portal hochgeladen werden. Ganz einfach und blitzschnell.

Das bedeutet eine enorme Minimierung des administrativen Aufwands für den Händler. Für Handelspartner und Bank11 ein großer Vorteil, denn weder fehlende Unterschriften noch unleserlich gescannte Dokumente oder die Zuverlässigkeit von Postdienstleistern verzögern nunmehr die weitere Bearbeitung.

„Ein digitaler Vertragsabschluss am Point of Sale bietet für unsere Handelspartner einen guten und modernen Kundenservice, spart wertvolle Arbeitszeit, schont Ressourcen und beschleunigt außerdem die Auszahlung, da fast alle notwendigen Unterlagen direkt und vollständig bei uns ankommen.“, so Benjamin Klatt, Bereichsleiter Vertrieb

Kfz bei Bank11. „Wir sind froh, an dieser für den Handel so wichtigen Stelle einen unkomplizierten und volldigitalen Prozess anzubieten – papierlos, sofort, vor Ort.“

**Für Rückfragen zu diesem Thema stehen den Partnerhändlern der persönlichen Ansprechpartner von Bank11 mit Rat und Tat gerne zur Seite.**



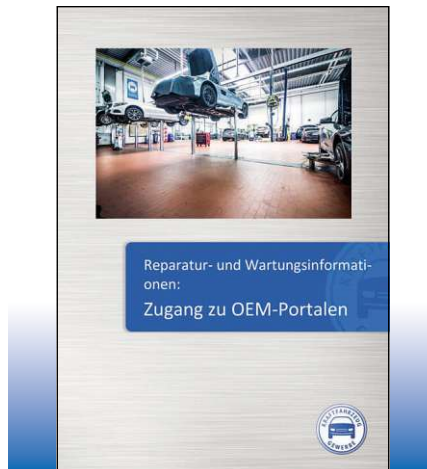
**Benjamin Klatt**  
Bereichsleiter Vertrieb Kfz, Bank11

## ZDK-Broschüre: Reparatur- und Wartungsinformationen – Zugang zu OEM-Portalen

Der Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen (RMI) der Fahrzeughersteller ist eine wesentliche Grundlage für die fachgerechte Instandhaltung moderner Fahrzeuge und für einen funktionierenden Wettbewerb im Kfz-Aftermarket.

Autorisierte und unabhängige Werkstätten sind darauf angewiesen, jederzeit rechtssicher und diskriminierungsfrei auf herstellerspezifische Informationen zugreifen zu können. Die rechtliche Grundlage hierfür bildet die europäische Typgenehmigungsgesetzgebung. Maßgeblich ist die Verordnung (EU) 2018/858. Sie verpflichtet Fahrzeughersteller, unabhängigen Marktteilnehmern uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen zu gewähren.

Der ZDK hat die Broschüre „Reparatur- und Wartungsinformationen: Zugang



zu OEM-Portalen“ überarbeitet und um die Zugänge zu einigen chinesischen Fahrzeugherstellern ergänzt. Allerdings

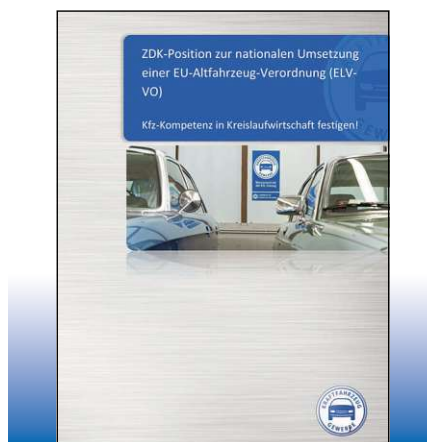
haben bisher noch nicht alle Chinesischen Fahrzeughersteller auch ein EU-RMI-Portal.

Die Broschüre bietet eine strukturierte Übersicht über die offiziellen OEM-Portale der Fahrzeughersteller mit direkten Links zu den Portalen und dient als praxisorientierte Orientierungshilfe für Kfz-Betriebe. Sie erleichtert den direkten Zugang zu herstellerspezifischen Informationssystemen und unterstützt Betriebe bei der rechtssicheren Beschaffung technischer Daten, Diagnoseinformationen, Wartungsvorgaben und Softwarezugänge. Die Broschüre bekommen Sie bei Ihrer Kfz-Innung oder Ihrem Landesverband.

## ZDK-Position zur nationalen Umsetzung einer EU-Altfahrzeug-Verordnung

Mit der neuen EU-Altfahrzeugverordnung wird der bestehende europäische Rechtsrahmen zur Behandlung von Altfahrzeugen grundlegend weiterentwickelt. Ziel ist es, die Kreislauforientierung der Automobilindustrie deutlich zu stärken, wertvolle Rohstoffe länger im Wirtschaftskreislauf zu halten und Umwelt- sowie Klimaschutzziele wirksamer zu erreichen. Gleichzeitig soll die Abhängigkeit von Rohstoffimporten reduziert und die Resilienz europäischer Lieferketten erhöht werden.

Das deutsche Kraftfahrzeuggewerbe unterstützt diese Zielsetzungen. Als flächendeckend organisierter Wirtschaftsbereich mit hoher technischer Kompetenz leistet das Kfz-Gewerbe bereits heute einen wesentlichen Beitrag zu Ressourceneffizienz, Wiederver-



wendung, Reparatur und hochwertigem Recycling von Fahrzeugen und Fahrzeugkomponenten.

Im Zuge der nationalen Umsetzung der EU-Verordnung über Anforderungen an die Kreislauffähigkeit von Fahrzeugen und über die Behandlung von

Altfahrzeugen (ELV-VO) hat der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) ein Positionspapier vorgelegt.

Mit dem Papier „**Kfz-Kompetenz in der Kreislaufwirtschaft festigen!**“ bringt das Kfz-Gewerbe seine fachlich fundierten Vorschläge in den anstehenden Umsetzungsprozess ein. Im Mittelpunkt stehen:

- eine rechtssichere und bundesweit einheitliche Definition des Altfahrzeugbegriffs,
- die Einbindung qualifizierter Kfz-Betriebe in die technische Bewertung des Fahrzeugstatus,
- die konsequente Anwendung der erweiterten Herstellerverantwortung sowie
- der Erhalt bewährter Anerkennungsstrukturen.

# EU-Batterieverordnung

Pflichten für Reparaturbetriebe greifen früher als der Batteriepass

Die neue EU-Batterieverordnung (2023/1542) wird oft nur mit dem „Batteriepass“ ab 2027 in Verbindung gebracht. Für den Werkstattalltag entstehen wesentliche rechtliche und organisatorische Pflichten bereits in den Jahren 2025 und 2026.

Sobald Traktionsbatterien (HV-Batterien) ausgebaut, instandgesetzt oder getauscht werden, greifen strikte Regeln. Um Haftungsrisiken zu vermeiden, haben wir die wesentlichen Punkte für Sie zusammengefasst:

### Dokumentationspflicht

Jeder Umgang mit einer HV-Batterie muss lückenlos nachweisbar sein. Folgendes muss schriftlich festgehalten werden:

- Stammfahrzeug (VIN) und Ausbaudatum/-Grund
- Aktueller Zustand der Batterie (SOH-Wert, Beschädigungen)
- Verbleib: Wohin wurde die Batterie geliefert? (Hersteller, Recycler, Zweitverwerter)



Bild: © romaset – stock.adobe.com

### Rücknahme und Entsorgung

Auch wenn die Hersteller die Primärverantwortung tragen, ist die Werkstatt die zentrale Schnittstelle:

- Kein „wildes“ Lager: Ausgebaute Batterien dürfen nicht ungeregelt im Betrieb verbleiben.
- Systemzwang: Die Batterie muss zwingend einem zertifizierten Rücknahme- oder Entsorgungssystem zugeführt werden.

### Sichere Zwischenlagerung

Bis zur Abholung ist der Kfz-Betrieb für die Sicherheit verantwortlich:

- Einrichtung spezieller, brandschutztechnisch abgesicherter Lagerbereiche.
- Kurzfristige Lagerung zur Vermeidung von Kurzschluss- und Brandrisiken.

### Gefahrgutrecht (ADR) beim Transport

HV-Batterien sind Gefahrgut. Wenn der Kfz-Betrieb den Transport selbst durchführt:

- Verwendung zugelassener und gekennzeichnete Spezialbehälter
- Nachweis einer Gefahrgutschulung für beteiligte Mitarbeiter

- Bestellung eines Gefahrgutbeauftragten (oder Vergabe an Fachspezialisten)

### Achtung bei „Zweitverwendung“

Sobald gebrauchte Batterien oder Module weiterverkauft oder in andere Fahrzeuge eingebaut werden, verlässt der Kfz-Betrieb die Rolle des Dienstleisters. Er kann rechtlich als Vertreter oder Inverkehrbringer eingestuft werden, was zusätzliche Rücknahme-, Haftungs- und Meldepflichten auslösen kann.

### Versicherungsschutz prüfen

Kfz-Betriebe sollten mit Ihrem Versicherer prüfen, ob die Betriebshaftpflicht die neuen Umwelthaftungsrisiken und Brandschutzanforderungen der EU-Verordnung bereits abdeckt.

### Fazit

Kfz-Betriebe sollten nicht auf den Batteriepass 2027 warten und bereits jetzt interne Prozesse zur Dokumentation und Lagerung anpassen, um rechtsicher aufgestellt zu sein.

## SP-Adapter Gen. II – Neues Bestellformular

SP-anerkannte Betriebe benötigen seit Juli 2017 einen SP-Adapter zur ordnungsgemäßen Durchführung der Sicherheitsprüfung (SP) einschließlich der Prüfung der in Nutzfahrzeugen Lkw, KOM, Anhänger) verbauten elektronisch geregelten Fahrzeugsysteme (Schnittstellenprüfung). Der bislang eingesetzte SP-Adapter der 1. Generation stößt nach nahezu neun Jahren Einsatz technisch an seine Grenzen.

Mit dem SP-Adapter der neuen Generation (Gen. II) wurden die technischen Komponenten umfassend an den aktuellen Stand der Technik angepasst. Durch die leistungsstärkere Ausstat-

tung, unter anderem mit einem modernen Li-Po-Akku, erweitertem Speicher und leistungsfähigeren Prozessoren, ist es ab sofort möglich, auch neueste Generationen von Nutzfahrzeugen vollumfänglich im Rahmen der SP zu prüfen.

Die Rahmenbedingungen bleiben unverändert bestehen. Dies betrifft insbesondere die Bereitstellung der Software FSD21 sowie den fachlichen Support über die Akademie Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (TAK). Auch Geräte-Reparaturen, Ersatzteilbelieferung und Kalibrierungen erfolgen weiterhin über die Daten- und Systemtechnik GmbH (DSA).

Unabhängig von der Einführung des SP-Adapters Gen. II können bereits vorhandene SP-Adapter der 1. Generation in den SP-Werkstätten weiterhin im Rahmen einer SP-Durchführung genutzt werden. Eine gesetzliche Verpflichtung nach § 29 in Verbindung mit Anlage VIII bzw. Anlage III d StVZO zum Umstieg auf die neue Generation des SP-Adapter Gen. II. besteht für die SP-Werkstätten derzeit noch nicht.

Das neue Bestellformular für den SP-Adapter Gen. II erhalten Sie bei Ihrer Kfz-Innung oder Ihrem Landesverband. Ab sofort werden nur noch über das neue Bestellformular die Bestellungen durch die DSA gehandelt.

## EU-Regelungsnovelle zur Pkw-Kennzeichnung

Dem Aufruf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWE) folgend, hat der ZDK am 03.02.2026 fristgerecht eine Stellungnahme zur geplanten EU-Verordnung zur Pkw-Kennzeichnung für das Kfz-Gewerbe eingereicht. Der ZDK unterstützt die Gesetzgebungsinitiative ausdrücklich und begrüßt insbesondere den Richtungswechsel hin zu einer EU-weit einheitlichen Fahrzeugkennzeichnung.

### Positive Aspekte des Verordnungsentwurfs

Der ZDK hebt insbesondere folgende Punkte positiv hervor:

- Einheitliches, klares und reduziertes Fahrzeuglabel nach Vorbild anderer Energiekennzeichnungen verbunden mit dem vereinfachten Zugang zu relevanten Informationen über eine zentrale, von der Kommission aufzusetzende EU-Produktdatenbank.
- Erleichterung für Online-Werbung

unter Ausnutzung digitaler Möglichkeiten in Verbindung mit dem Zugang zur geplanten Produktdatenbank und den dort hinterlegten Herstellerinformationen.

- Einbeziehung weiterer Stakeholder, insbesondere Online-Plattformen, auf denen Fahrzeuge verkauft werden. Kennzeichnungspflichten sollen den Einflussmöglichkeiten und dem Verantwortungsbereich folgen.

Diese Punkte entsprechen den Anliegen, die der ZDK bereits mehrfach auf EU- und nationaler Ebene eingebracht hat.

### Zentrale Kritikpunkte und Forderungen des ZDK

#### 1. Keine Kennzeichnungspflicht für Gebrauchtfahrzeuge

Beschränkung der Kennzeichnungspflicht auf neue Pkw. Gebrauchtfahrzeuge fehlen oft WLTP-Werte oder diese sind durch Alterung/Umbauten unzutreffend.

#### 2. Keine Pflicht zur Angabe des Batteriezustands (State of Health) bei gebrauchten BEV/PHEV

Keine SoH-Angabepflicht für Gebrauchte, sondern Beschränkung der Kennzeichnungspflicht auf Neufahrzeuge.

#### 3. Keine Ausdehnung auf leichte Nutzfahrzeuge (Vans)

Fokus auf Pkw beibehalten; Vans haben geringe B2C-Relevanz, Ausweitung wäre unverhältnismäßig.

#### 4. Klare Definitionen und Konkretisierung der Umsetzungspflichten

Detaillierte Vorgaben zu Ort, Form, Dauer und Zeitpunkt der Kennzeichnung (insb. Online/Print) sowie eindeutige Definitionen zentraler Begriffe.

#### 5. Produktdatenbank und digitale Vereinfachung („Klassen-Pfeil“)

Einsatzbereitschaft und klare Regelungen zur EU-Produktdatenbank parallel

zum Inkrafttreten; eindeutige Verantwortlichkeit und Haftung bei EU-Kommission und Herstellern; QR-Code-Option für den „Klassen-Pfeil“

## 6 Verantwortung der Service-Provider und Online-Plattform-Betreiber

Pflichten müssen dem jeweiligen Einflussbereich folgen; Plattformbetreiber in die Verantwortung nehmen; Händler nur insoweit verpflichtet, wie sie Einfluss auf Darstellung haben.

## 7 Fahrzeug-Konfiguratoren

Verantwortung für korrekte Darstellung und Kennzeichnung liegt beim Betreiber des Konfigurators; klare Abgrenzung der Verantwortlichkeiten und Konkretisierung des Begriffs „Konfigurator“/erfasste Werbemittel.

## 8 Fehlende EU-weite Harmonisierung bei Marktüberwachung und Sanktionen

Einheitliche EU-Regelungen zur Marktüberwachung und Sanktionen, um Teilharmonisierung und Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

### Ziel im weiteren Gesetzgebungsverfahren muss sein:

- Eindeutige, klare, leicht verständliche und einfach umsetzbare Vorgaben, Regelungen und Definitionen für alle Marktteilnehmer,
- Ermöglichung der Vollharmonisierung durch detailliertere und differenziertere Regelungen sowie Vorgaben auch in puncto Marktüberwachung und Sanktionen sowie
- eine vereinfachte, digital unterstützte Kennzeichnungslogik, die praktikabel und im zunehmend digitalen Vertriebsalltag umsetzbar ist und zugleich den Verbraucher nicht überfordert, über das Wesentliche informiert und dessen verändertes Verhalten und höhere digitale Affinität berücksichtigt.

# ZDK-Rechtsprechungsübersicht zur Sachmangelhaftung

17. Auflage, Stand: Dezember 2025

Die vom ZDK als Nachschlagewerk konzipierte Rechtsprechungsübersicht zur Sachmangelhaftung mit Bezug zum Kfz-Gewerbe wurde überarbeitet und aktualisiert. Sie umfasst nun auch erste gerichtliche Entscheidungen zu den geänderten und neu eingeführten Regelungen infolge der Reform des Sachmangelhaftungsrechts im Jahr 2022.

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

Wie schon in die 16. Auflage wurden auch in die 17. Auflage erste Urteile aufgenommen, die sich mit den Neuregelungen aufgrund der im Jahr 2022 vorgenommenen Reform des Sachmangelhaftungsrechts befassen. Dabei ging es um folgende Themen/Entscheidungen:

- Der **EuGH** hat entschieden, dass auch Zufriedenheitsgarantien Garantien i.S.d. § 443 BGB sind, bei denen die gesetzlichen Informationspflichten des § 479 BGB zu beachten sind.
- Das **OLG Köln** hat sich zu den Anforderungen an eine ordnungsgemäße „negative Beschaffenheitsvereinbarung“ beim Verkauf eines Gebrauchtwagens mit verdecktem Unfallschaden geäußert.



einbarung“ beim Verkauf eines Gebrauchtwagens mit verdecktem Unfallschaden geäußert.

■ Das **LG München I** hat klargestellt, dass es zwischen den vorvertraglichen Informationen und der Abgabe der Vertragserklärung des Käufers keiner sog. „Abkühlphase“ bedarf. Das heißt, es ist nicht erforderlich, dass dem Verbraucher nach Erhalt der vorvertraglichen Informationen eine bestimmte Zeit zum Überlegen eingeräumt wird, bevor es zum Vertragsschluss kommt. Auch ohne eine solche „Abkühlphase“ kann der Händler mit dem Verbraucher eine Verkürzung der Verjährungsfrist auf 1 Jahr wirksam vereinbaren.

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



**Impressum:**

Offizielles Mitteilungsblatt des Landesverbandes des Kraftfahrzeuggewerbes Sachsen e.V.,  
Tiergartenstraße 94, 01219 Dresden, Telefon: (03 51) 25 95 50, Fax: (03 51) 2 59 55 77

**Internet:** [www.kfz-sachsen.de](http://www.kfz-sachsen.de)

**E-Mail:** [info@kfz-sachsen.de](mailto:info@kfz-sachsen.de)

**Verantwortlich für den Inhalt:** Präsident Michael Schneider

**Redaktion:** Hauptgeschäftsführerin Gabriela Msuya.

Mit Namen oder Initialen gezeichnete Beiträge stellen die Meinung des Verfassers dar,  
aber nicht unbedingt die Ansicht des Verbandes

**Erscheinungsweise:** vierteljährlich

**Verlag und Druck:**

Vogel Communications Group GmbH & Co. KG, Max-Planck-Straße 7/9,  
97082 Würzburg, Telefon: (09 31) 4 18-22 07, Fax: (09 31) 4 18-21 50.

