



KLEINER SCHRITT - GROSSE VERÄNDERUNG?



Die **zapfsäule**
berichtet über die Zulassung
von HVO100

ZULASSUNG VON HVO100

DER NEUE KRAFTSTOFF IN DER
PRAXIS – DIE MEINUNG UNSERES
VERBANDSVORSITZENDEN

4

WIR SETZEN UNS FÜR SIE EIN
UNSERE VERANTWORTUNG MUSS
SICH LOHNEN

8

NEUE RECHTSGRUNDLAGEN

ÄNDERUNGEN BEI ABGABEN,
STEUERN UND REGISTEREINTRA-
GUNGEN

10

Inhalt



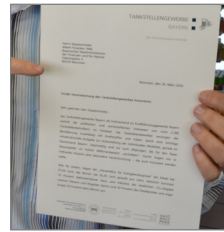
HVO100 Zulassung:
Interview mit
Günter Friedl

4 - 5



Schwerpunktthema
E-Mobilität:
Alles rund um
Ladesäulen

6 - 7



Unsere Verantwor-
tung muss sich
lohnen & wir
wehren uns!

8



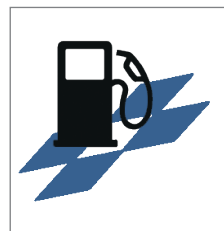
Änderungen
beim
Ladenschluss

9



Recht
rund um den
Arbeitsplatz

10



Verband:
Aktuelles rund um
die Tankstelle

11

TANKSTELLENGEWERBE
BAYERN



Impressum

Herausgeber

Tankstellengewerbe Bayern · Gärtnerstraße 86 · 80992 München
Telefon 089 512677-0 · Telefax 089 512677-77
info@tankstelle-bayern.de · www.tankstelle-bayern.de

Redaktion

Thomas Brückner, Günter Friedl, Anja Glück, Matthias Pfau, Sven Polster, Dirk Weinzierl,
Christoph Wenzel · Anschrift s. o.

Bildnachweis

Titelbild: Tankstellengewerbe Bayern; HVO100.team; pixabay (g4987650f5, 734573,
2607121, 2613984); Nürnberger Versicherung; Tankstellengewerbe Bayern;
Kraftfahrzeuggewerbe Bayern.

Druck

Baumann Druck und Marketing GmbH, Geretsried
www.baumanndruck.eu

Auf ein Wort!

Verehrte Kolleginnen und Kollegen,

Kaiser Wilhelm II. wird folgendes Zitat zugeschrieben: „Das Auto ist eine vorübergehende Erscheinung. Ich glaube an das Pferd“. Die Politiker der Ampel haben sich dieses Zitat zu Herzen genommen und versuchen tatkräftig, individuelle Mobilität zu verhindern. Bürger, die sich frei im Land bewegen können, sind manchen Politikern offenbar ein Dorn im Auge. Als Vorstufe dazu haben sie mit viel List und Tücke quasi ein Verbot für Verbrennermotoren europaweit installiert, welches ab 2035 greifen soll. Ungeachtet jeglicher physikalischen Wirklichkeit, marktwirtschaftlichen Zusammenhänge und gesellschaftlichen Realitäten wurde als alleinige Wahrheit das Elektroauto propagiert. Technologieoffenheit: Fehlanzeige!



Nun überholt die links-grünen Ideologen die Realität. In dieser Ausgabe sehen Sie, wie weit der Ausbau der Ladeinfrastruktur hinterherhinkt. Daran wird auch ein schnell und - wie immer stümperhaft - zusammengezwimmertes

Gesetz nichts ändern. Schnellladesäulen brauchen nun mal einen sehr leistungsfähigen Anschluss an das Mittelspannungsnetz und der Strom muss auch irgendwo herkommen. Und wenn der Strom für das Elektroauto aus einem Gas- oder Kohlekraftwerk kommt, steht der Auspuff eben woanders. CO₂-neutral ist ein Elektroauto nur dann, wenn auch der Ladestrom CO₂-neutral erzeugt wird. Davon sind wir derzeit jedoch weit entfernt. Nach wie vor sind die Energiedichte der Batterien, ihre beschränkte Lebensdauer und ihre fragwürdige Produktion und Entsorgung die wichtigsten Argumente gegen Elektroautos. Das hat der Markt mittlerweile registriert und es ist eine erkennbare Sättigung beim Absatz von E-Autos eingetreten.

Bei den Händlern stehen unzählige E-Autos auf dem Hof und warten auf Käufer. Die Preise und die Restwerte sind im freien Fall nach unten. Aussagen wie „Ich fahre meinen Verbrenner noch solange es geht und investiere auch in Reparaturen“ oder „Ich werde kurz vor Schluss noch einen neuen Verbrenner kaufen“ haben Sie sicherlich schon im Tagesgeschäft gehört.

Für uns Tankstellenbetreiber bedeutet das, dass wir nun doch nicht ein totgesagtes Geschäftsmodell betreiben. Ganz im Gegenteil. Wir sind und bleiben kritische Infrastruktur! Ich kenne

bis heute keinen Lastenfahrrad-Krankswagen, keinen Elektrobagger. Also machen wir den Rücken gerade und stellen uns auf. Normalerweise lesen Sie hier wenig über meine politischen Aktivitäten; in dieser Ausgabe haben wir zwei davon vorgestellt. Und wir versuchen weiterhin, eine (Verkaufsstellenbezogene) Inkassoprovision für unsere Dienstleistung – nämlich die sichere (!) Versorgung der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Notdienste – zu bekommen. Natürlich sind mir die juristischen Probleme bekannt und in der aktuellen politischen Gemengelage gibt es dafür sicherlich keine Fürsprecher. Aber spätestens in sechs Monaten werden unsere Politiker in den Wahlkampfmodus übergehen und da werden wir sie erneut darauf ansprechen. Parallel dazu haben wir Kontakte zur Wirtschaftskammer Österreichs und Südtirols aufgenommen. Ziel eines kurzfristigen Treffens in Innsbruck wird sein, Strategien zu entwickeln, wie wir unsere Dienstleistung europäisch formulieren.

Ich bin der festen Überzeugung, dass sich Beharrlichkeit auszahlt. Denken Sie zurück an das Autowaschverbot am Sonntag. 15 Jahre Verbandsarbeit hat es gebraucht, bis wir in Bayern unsere Autowaschanlagen sonntags öffnen konnten. Heute ist es gelebte Wirklichkeit, die zusätzlichen Umsätze nimmt man gerne mit und fast keiner erinnert



sich daran, dass wir – das bayerische Tankstellengewerbe – es waren, welche die Regelung gegen den Widerstand der Staatsregierung, der Kirchen und der Gewerkschaften schlussendlich durchgebracht haben.

Zum Abschluss dieser Zeilen noch eine Bitte in eigener Sache: Unsere Arbeit ist sehr zeitaufwändig und auch ich werde nicht jünger. Wenn Sie Interesse haben, Ihre Passion, Ihr Gewerbe zu unterstützen, dann freue ich mich auf eine Nachricht. Arbeitsteilig können wir deutlich mehr erreichen. Das Team des Tankstellengewerbes Bayern unterstützt Sie bei der Umsetzung Ihrer Ideen sehr gerne. Und für die Pächter unter uns: keine Sorge. Sie müssen sich zum einen nicht gegenüber Ihrer MÖG exponieren und zum anderen sind unsere Tätigkeiten (speziell beim Thema Ladenschluss und Bürokratieabbau) auch bei den MÖG's durchaus gerne gesehen.

Mit kollegialen Grüßen

Ihr
Günter Friedl

Grünes Licht für "Klimadiesel"

Die **zapfsäule** im Gespräch mit Fachverbandsvorsitzendem Günter Friedl



HVO100 geht ab diesem Mai an den Tankstellen in den Verkauf. Es soll mit dem Hinweis "XtL" (X to Liquid) kenntlich gemacht werden. Ebenso wird es B10-Diesel analog E10-Super geben.

Herr Friedl, Ende März hat der Bundesrat grünes Licht für den Verkauf von synthetischen Dieselmotorkraftstoffen wie HVO100 und B10 gegeben. Wie ist das zu bewerten?

Grundsätzlich ist es zunächst positiv, dass sich nach langem Zögern und Zaudern die Politik dazu durchgerungen hat, eine rechtliche Basis für den Verkauf von „paraffinen Dieselmotorkraftstoffen“ durch Änderung der Bundesimmissionsschutzverordnung zu schaffen. Damit haben vor allem Flottenbetreiber, also zum Beispiel Speditionen, nicht nur bundesweit Rechtssicherheit, sondern vor allem auch die Chance darauf, dass diese Kraftstoffe günstiger werden, weil sie mehr produziert und angeboten werden könnten. Außerdem ist das ein wichtiges Signal für die politische Debatte um das von der EU durchgedrückte Verbrenner-Aus für Neufahrzeuge ab 2035. HVO100 zum Beispiel ist um bis zu 90 Prozent klimafreundlicher als normaler Diesel. Vor dem Hintergrund wird es schwer, die ideologische hardliner-Linie „Der Verbrenner muss weg“ durchzuhalten.



Also eine gute Nachricht für Autofahrerinnen und Autofahrer?

Für Autofahrerinnen und Autofahrer, die sich ja in den allermeisten Fällen bewusst für einen Diesel entschieden haben, ist das eine gute Nachricht. Weil damit endlich mehr als nur eine theoretische Möglichkeit besteht, mit dem eigenen Fahrzeug und mit der vorhandenen Infrastruktur einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Ohne ein neues, teures E-Auto kaufen zu müssen und beispielsweise dessen

eingeschränkte Reichweite in Kauf nehmen zu müssen.

Wann kommt der Kraftstoff denn in den Handel, oder besser gesagt: in die Zapfsäulen?

Genau das ist das große „Aber“ – das ist mit sehr vielen Fragezeichen behaftet und hängt von vielen Faktoren ab. Zunächst hatte es geheißen, dass HVO100 am 13. April, also nach den Osterferien, in den freien Handel an die Zapfsäulen kommen sollte. Die

nötige Bundesratsentscheidung dazu wurde wie erwartet Ende März getroffen. Rund um Ostern hat es dann aus dem Bundesverkehrsministerium geheißen, es würde Mai werden, was nun auch der Fall ist. Es ist also noch Bewegung drin in der praktischen Umsetzung der politischen Freigabe. Und dabei spielen in sehr großem Maße auch die Mineralölkonzerne und die Tankstellenkapazitäten eine Rolle, das lässt die Politik leider ein bisschen außen vor.

Was muss denn dabei berücksichtigt werden?

Der Idealfall wäre, dass alle Autofahrerinnen und Autofahrer beim Tanken die absolut freie Wahl zwischen klassischem und „Klima-Diesel“ einerseits sowie klassischem E5- und E10-Super-Benzin andererseits hätten. Allerdings wird dies in der Praxis so wohl nicht funktionieren, da nicht nur die Zahl der Zapfsäulen an den Tankstellen, sondern vor allem auch die zur Verfügung stehenden Tanks begrenzt sind. Daher wird es im Falle einer erfolgreichen Marktabklärung beispielsweise von HVO100 sicher dazukommen, dass sich Tankstellenbetreiber auf eine Auswahl aus den grundsätzlich verfügbaren Kraftstoffen beschränken müssen. Und da kommen die Betreibergesellschaften ins Spiel, die in den vergangenen Jahren ihre hochpreisigen „100er-Premium-Benzinsorten“ mit viel Aufwand etabliert haben. Deren Absatz ist zwar nicht hoch, aber die Marge dafür umso größer. Warum sollte also ein Mineralölkonzern einen „Klima-Diesel“, dessen Nachfrage noch unklar ist und der bislang wenig bekannt ist, zugunsten von „Cash cows“ aus dem Programm nehmen?

Hört sich an wie ein klassisches „Henne-Ei-Dilemma“. Wie lässt sich das lösen?

Hier ist klar die Bundesregierung in der Pflicht, „Klima-Diesel“ steuerlich attraktiv zu gestalten. Als erster Schritt wurde Anfang April dazu

HVO100 von der CO₂-Steuer befreit. Das haben wir als Verband auch eingefordert, greift aber zu kurz, weil ja trotzdem Kraftstoff- und Mehrwertsteuer anfallen – bei höheren Produktionskosten. Gleichzeitig darf der Staat das nicht als Vorwand nutzen, um durch eine Steuer- und Abgabenerhöhung bei klassischen Kraftstoffen zusätzliche Einnahmen zu generieren. Außerdem darf es keinen Sorten-Zwang geben. Erst wenn diese politischen Rahmenbedingungen erfüllt sind, haben wir sowohl für Anbieter als auch für die Kunden einen so „freien“ Markt, dass sich „Klima-Diesel“ langsam, aber beständig als Alternative etablieren kann. Ob es aber so kommen wird, dass er wirklich mal an jeder Tankstelle überall verfügbar sein wird, das scheint momentan noch eher unklar. Spediteure oder auch öffentliche Flottenbetreiber mit eigener Tankinfrastruktur werden da wesentlich schneller sein.



Fakten

Wer kann HVO100 tanken?

Steht im Tankdeckel neben B7 auch das Kürzel "XTL", können Sie den neuen Kraftstoff bedenkenlos tanken.

"XTL" sagt aus, dass ein Rohstoff nach der Norm EN 15940 zu einem flüssigen Kraftstoff verarbeitet wurde.

Zusätzlich lohnt sich ein Blick in die Bedienungsanleitung des Fahrzeugs, da einige Hersteller ihre Fahrzeuge rückwirkend freigegeben haben. Eine Übersicht finden Sie auch online unter hvo100.team.



Schwerpunktthema: E-Mobilität

Ladesäulen-Pflicht für Tankstellenbetreiber revidiert

Die von der Bundesregierung im vergangenen Jahr angekündigte Verpflichtung für Tankstellenbetreiber zum Aufbau von Schnellladestationen für Elektroautos soll offenbar so nicht stattfinden.

Bis 2028 sollten alle größeren Tankstellenketten dazu verpflichtet werden, mindestens einen Schnellladepunkt bereitzustellen. Der *Masterplan Ladeinfrastruktur II* sah vor, dass bis Ende 2026 an mindestens 75 Prozent der Tankstellen Schnelllader mit mindestens 150 kW in Betrieb sein sollen – Ende 2024 sollten es 50 Prozent sein. Aber: Damals war noch von mindestens 75 Prozent „aller“ Tankstellen die Rede, und auch über das 75-Prozent-Ziel bis Ende 2026 hinaus wurden keine weiteren Vorgaben formuliert.

Jetzt sollen nur noch größere Tankstellenketten davon betroffen sein, also nur noch Unternehmen, die mehr als 200 Tankstellen betreiben und

gleichzeitig wurde der Zeitrahmen bis 2028 verlängert. Zudem sei ein Flexibilisierungs- oder Kompensationsmechanismus geplant, der es erlaubt, dass die Ladesäule nicht direkt an der Tankstelle, sondern innerhalb eines bestimmten Kilometerradius aufgestellt werde. Die Ladeplätze müssten also nicht zwingend auf dem knappen Raum auf dem Tankstellengelände platziert sein, sondern könnten etwa auf einem nahegelegenen Parkplatz entstehen – etwa an Einzelhandels- oder Systemgastronomie-Filialen. So soll es zumindest das aktuelle "Eckpunktepapier" vorsehen.

Tankstellen-Flächendeckung nutzen
Laut Verkehrsminister Wissing sei es „sinnvoll und wichtig“, die Standorte nicht nur zum Tanken, sondern auch für schnelles Laden von E-Autos zu nutzen. Tankstellen seien überall flächendeckend vorhanden, sie lägen an verkehrsgünstigen Standorten und seien den Bürgerinnen und Bürgern bereits gut vertraut, so der Verkehrsminister. Die Mineralölwirtschaft hätte bereits begonnen, Ladesäulen an

Tankstellen zu errichten. Man möchte aber trotz Versorgungsaufgabe im Blick haben, kleine Tankstellenbetreiber nicht finanziell zu überfordern. Daher wohl auch der Kompromiss, dass Betreiber erst ab 200 Standorten davon betroffen sind.

Ursprüngliche Forderungen der Regierung

Im Masterplan II des Bundes hieß es unter *Schlüsselherausforderungen und Maßnahmen*:

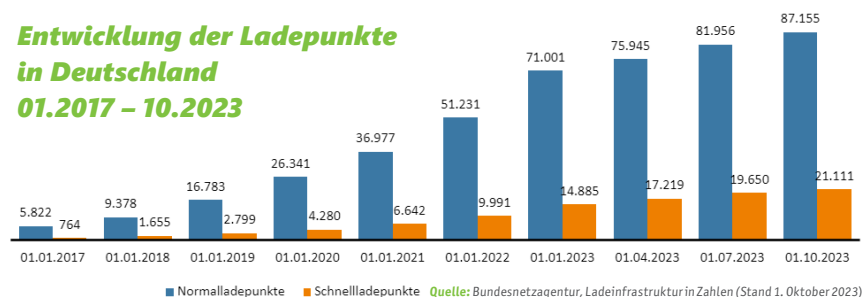
"Die Mineralölwirtschaft wird aufgefordert, entsprechend dem Beschluss der "Konzertierten Aktion Mobilität" vom November 2020 eine Ausrüstung von mindestens **25 % aller Tankstellen** mit Schnellladeinfrastruktur (mind. 150 kW) **bis Ende 2022**, von **mindestens 50 % bis Ende 2024** und **mindestens 75 % bis Ende 2026** vorzunehmen."

Das Leistungswachstum ist vor allem auf den hohen Anteil schneller und ultraschneller Lader mit 150 kW und mehr zurückzuführen. Nur noch eine geringe Rolle beim Zubau spielten Normallader mit maximal 22 kW.

Trotz der positiven Entwicklung sind die ehrgeizigen Ziele der Regierung aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur

II noch lange nicht erreicht: Bis zum Jahr 2030 – und das sind noch etwas über fünf Jahre – soll Deutschland über ein flächendeckendes Netz verfügen, also rund eine Million Ladeplätze anbieten können, die die gewünschten 15 Millionen vollelektrischen Fahrzeuge versorgen sollen. Das entspräche einer Steigerung von über 900 Prozent.

Entwicklung der Ladepunkte in Deutschland 01.2017 – 10.2023



Ladeinfrastruktur wächst – aber langsam

Aktuelle Entwicklung: Über 100.000 öffentliche E-Auto-Ladepunkte in Deutschland

Verglichen mit dem Jahr 2022 gab es im Jahr 2023 rund 40 Prozent mehr Ladeeinrichtungen für E-Fahrzeuge in Deutschland. Zum 1. Oktober 2023 wurden insgesamt 108.266 Ladepunkte gezählt, davon 21.111 Schnellladepunkte (SLP), 87.155 entfallen auf die Normalladepunkte (NLP). Bayern ist aufgrund der Fläche Spitzenreiter mit 22.416 Stück. An den Ladepunkten sind gleichzeitig insgesamt 3,78 GW Ladeleistung verfügbar (Vorjahr: 3,53 GW).

Augen auf bei Ladesäulen-Angeboten

Die Bundesregierung geht weiter davon aus, dass sich individuelle Mobilität künftig in sehr hohem Maße elektrisch abspielen wird.

Deshalb plant der Bund aktuell ein Gesetz, bei dem Tankstellenbetreiber, also in der Regel die Mineralölgesellschaften, dazu verpflichtet werden, Schnellladeinfrastruktur zu errichten, um flächendeckendes Laden von Elektrofahrzeugen zu ermöglichen. Natürlich sind die MÖGs auf einen solchen politischen Schritt vorbereitet und –



wie viele von Ihnen bereits erlebt haben dürften – prüfen intensiv, wo und wie sie E-Ladeinfrastruktur anbieten können. Dazu werden offenbar auch gezielt Angebote gemacht, mit denen Pächter schon jetzt solch eine E-Aufrüstung schmackhaft gemacht werden soll. Oftmals geht es dabei offenbar um minimale Anpassungen der Provision.

Bedenken Sie hierbei unbedingt die nötigen Arbeiten, die auf dem Grundstück vorgenommen werden müssen, allein schon im Bereich Tiefbau für die Verlegung der nötigen Leitungen. Ferner ist es auch eine Platzfrage, da der Raumbedarf für einen oder mehrere Ladepunkte nicht unterschätzt werden darf. Schließlich geht es auch um die Frage des Wegerechts, wer sich uneingeschränkt auf dem Grundstück der Tankstelle bewegen darf, um beispielsweise Wartungs- oder Reparaturarbeiten an der Ladeinfrastruktur durchzuführen. All das sind Aspekte, die Sie bedenken sollten, wenn Sie ein Angebot Ihrer Betreibergesellschaft bekommen, das

mit Vergünstigungen im Gegenzug für die Einrichtung von E-Ladesäulen verlockend erscheint.

Sie sind nicht dazu verpflichtet, E-Ladeinfrastruktur auf eigene Kosten zu errichten.

Denken Sie aber auf jeden Fall daran: Aktuell sind Sie persönlich nicht verpflichtet, E-Ladeinfrastruktur auf eigene Kosten zu schaffen. Wenn das jedoch ihr Betreiber umsetzen will, müssen Sie das wohl dulden. Vergleichbar ist das mit der gemeinsamen Tiefgarage einer WEG eines Mehrfamilienhauses. Natürlich muss der Vermieter nicht dem einzelnen Mieter Ladeinfrastruktur einbauen. Aber er muss es hinnehmen, wenn der Mieter sich das an seinem Stellplatz einrichtet.

Für Fragen rund um das Thema steht das Team vom Tankstellengewerbe Bayern gerne zur Verfügung.

Betriebliche Krankenversicherung im Kfz-Gewerbe (bKV)

Anzeige

In den letzten Jahren konnte die bKV immer mehr an Dynamik gewinnen. Rund 18.000 Unternehmen haben sich mittlerweile für diesen besonderen Mehrwert entschieden. Trotz der beeindruckenden Steigerungsraten bieten ca. 90 Prozent der Unternehmen in Deutschland allerdings noch keine bKV an. Daher stellt sie ein echtes Alleinstellungsmerkmal dar.

Über den NÜRNBERGER AutoMobil Versicherungsdienst haben inzwischen schon viele Autohäuser auf diesen besonderen Benefit gesetzt. Unterstützt werden sie hierbei durch einen starken Partner: die NÜRNBERGER Versicherung. Der Zugang zu privatärztlichen Leistungen, Verzicht auf Gesundheitsfragen und Wartezeiten sowie das sehr gute Preis-Leistungsverhältnis sprechen für die bKV. Dadurch erhalten alle Beschäftigten Zugang zu einer Krankenzusatzversicherung, die oftmals aufgrund der gesundheitlichen

Voraussetzungen privat nicht abgeschlossen werden kann.

NEU: DAS MODELL DES BUDGETTARIFS

Hier stellt das Unternehmen den Beschäftigten einen Geldbetrag zur Verfügung, den diese wiederum für verschiedene Gesundheitsleistungen frei verwenden können. Viele übliche Dinge des täglichen Lebens, die man sonst aus eigener Tasche bezahlt, können somit vom Versicherer erstattet werden. So gehören zu den enthaltenen Leistungen z.B. Sehhilfen, Medikamente und Zahnbehandlungen, Zahnreinigung, Bleaching, Vorsorge, Heil- und Hilfsmittel wie z.B. Schuheinlagen und Hörgeräte. Aber auch Vorsorge, Osteopathie, Physiotherapeuten sowie Massagen werden übernommen. Durch diese enorme Vielfalt sind die Leistungen eines Budgettarifs für jeden Beschäftigten interessant: Der Clou: Die Beiträge sind äußerst niedrig.

Die bKV des NÜRNBERGER AutoMobil Versicherungsdienstes bietet einen ungeahnten Inflationsausgleich und ist gleichzeitig ein hervorragendes Gesundheitstool, das u.a. Fehlzeiten reduzieren kann. Außerdem trägt sie dazu bei, Mitarbeiter ans Unternehmen zu binden und neue Fachkräfte zu gewinnen.

Sie wollen mehr erfahren?

Ihr Ansprechpartner:

Christian Stettner
NÜRNBERGER AutoMobil
Versicherungsdienst
Tel: 0151 53840997
Christian.Stettner@nuernberger-automobil.de



Er hilft Ihnen auch gerne, einen persönlichen Ansprechpartner vor Ort für Ihren Betrieb zu finden.

Unsere Verantwortung muss sich lohnen

Tankstellengewerbe Bayern setzt sich bei Staatsregierung für „Inkassoprovision“ ein

Sobald der Kunde die Zapfpistole in der Hand hat, verdient vor allem einer kräftig: Vater Staat. Immerhin liegen die „Steuersätze für Energieerzeugnisse“ bei Diesel bei 47,04 Cent, bei Benzin bei 65,45 Cent (jeweils pro Liter). Natürlich kommen 19 Prozent Mehrwertsteuer dazu und inklusive der staatlichen CO₂-Abgabe machen Steuern und Abgaben damit rund 50 Prozent des Dieselpreises und sogar knapp 59 Prozent beim Benzin aus. Damit sind wir als Tankstellengewerbe gerade auch im Flächenland Bayern diejenigen, die für den Staat Steuergelder im hohen Milliardenbereich „eintreiben“. Wir tragen somit in mehrerlei Hinsicht eine besondere Verantwortung – die auch honoriert werden sollte!

Wir wehren uns gegen fragwürdige Abmahnungen

Die Verunsicherung ist groß: Der Verband „Pro Rauchfrei e.V.“ mit Sitz in München mahnt aktuell wegen angeblich rechtswidriger Außenwerbung für Tabakprodukte vermehrt Tankstellenbetreiber auch bei uns im Freistaat ab.

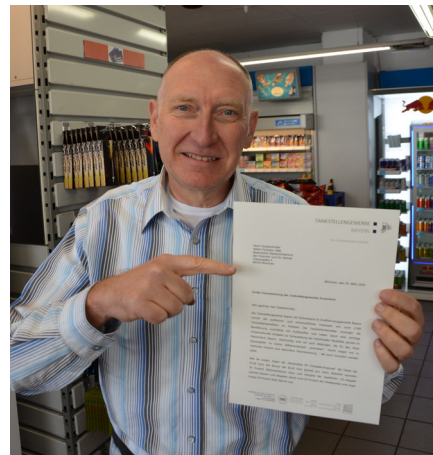
Tatsächlich besteht nach § 20a TabakErzG ein Verbot, für Tabakerzeugnisse, elektronische Zigaretten oder Nachfüllbehälter Außenwerbung zu machen. Allerdings sieht das Gesetz eine Ausnahme hiervon für den „Fachhandel“ vor. Der Verband „Pro Rauchfrei e.V.“ stellt sich auf den Standpunkt, dass als Fachhandel nur anzusehen ist, wer **ausschließlich** mit Tabakerzeugnissen Handel treibt. Diese Argumentation erscheint dem Tankstellengewerbe

Daher hat sich der Fachverbandsvorsitzende Günter Friedl an den Bayerischen Staatsminister der Finanzen, Albert Füracker, MdL, gewandt. Denn obwohl die erwähnten Steuern natürlich Bundesangelegenheiten sind, ist Bayern in Berlin ja oft genug die Stimme des Mittelstands. In dem Schreiben wird deshalb eine aktuelle Diskussion in Südtirol um eine „Inkassoprovision“ in Form eines Fonds dargestellt.

Der Gedanke dabei: Der Aufwand für die „Eintreibung“ der Steuergelder im Zusammenspiel mit der „strategischen Bedeutung“ des Tankstellennetzes muss sich für die Betreiber auch lohnen. Der Südtiroler Wirtschaftslandesrat Phillip Achammer hatte diese Möglichkeit der Unterstützung des Tankstellengewerbes Ende 2023 befürwortet und dabei auch auf die großen neuen Aufgaben unserer Branche hin-

Bayern nach unserer rechtlichen Prüfung jedoch fragwürdig.

Selbstverständlich wollen sich die Tankstellenbetreiber rechtskonform verhalten, zumal mit rund 70 Prozent des Umsatzes im Shopgeschäft der Verkauf von Tabakerzeugnissen neben dem Mineralölverkauf die größte Einnahmequelle ist. Der Verkauf von Getränken, Backwaren oder anderer Lebensmittel sowie Drogeriewaren nimmt hier eine deutlich untergeordnete Rolle ein. In diesem Zusammenhang davon zu sprechen, dass Tankstellen kein Fachhandel im Sinne des TabakErzG seien, erscheint uns daher völlig lebensfremd und nicht nachvollziehbar. In einem Schreiben an



gewiesen, z.B. in Form der Infrastruktur für Elektromobilität. „Wenn man dazu noch bedenkt, dass sich die Kreditinstitute horrenden Gebühren für die Einzahlung von Bargeld erheben, das zu einem sehr großen Teil aber Steuergeld ist, das wir nur durchreichen – dann wird klar, dass hier dringender politischer Handlungsbedarf besteht“, sagt Günter Friedl.

Die **zapfsäule** wird berichten, wie es weitergeht.

Bayerns Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger, MdL hat der Fachverbandsvorsitzende Günter Friedl unsere rechtliche Einschätzung dargelegt und um eine Klarstellung aus dem Wirtschaftsministerium gebeten, dass Tankstellen als Fachhandel für Tabakerzeugnisse anzusehen sind, so dass Tankstellen in einer möglichen juristischen Auseinandersetzung dem fragwürdigen Vorgehen des Verbands „Pro Rauchfrei e.V.“ mit Hilfe dieser Position begegnen können.

Die zapfsäule wird Sie auf dem Laufenden halten. Sollten Sie unterdessen von einer Abmahnung durch „Pro Rauchfrei e.V.“ betroffen sein, melden Sie sich gerne bei unserem Team.

Mini-Reform beim Ladenschluss

Das heikle Thema "Ladenöffnungszeiten" soll erstmals wieder von der Bayerischen Staatsregierung diskutiert werden. Die bayerische Ausnahme beim Ladenschluss soll aber bleiben.

In vielen Bundesländern ist es möglich, bis 22 Uhr einzukaufen oder sogar bis kurz vor Mitternacht noch schnell ein paar Kleinigkeiten im Supermarkt zu besorgen. Ausnahmen: Bayern und das Saarland. Seit der Föderalismusreform von 2006 können die Länder selbst über ihre Ladenöffnungszeiten bestimmen. In allen Bundesländern wurden eigene Gesetze dazu beschlossen – außer im Freistaat, hier gilt nach wie vor das Ladenschlussgesetz des Bundes aus dem Jahr 1956. Vorstöße, eine Liberalisierung auch in Bayern auf den Weg zu bringen, gab es über die Jahre mehrere. Alle scheiterten. Nun will Sozialministerin Ulrike Scharf nach fast 18 Jahren doch ein bayerisches Ladenschlussgesetz auf den Weg bringen. Die CSU-Politikerin verspricht eine Modernisierung und Entbürokratisierung der Vorschriften.

Was plant die Koalition?

Ministerpräsident Markus Söder (CSU) hatte bereits "Erleichterungen beim Ladenschluss" versprochen. Künftig sollen weitere lange Einkaufsnächte sowie der durchgehende Betrieb von digitalen Kleinstsupermärkten als neue Form der Nahversorgung ermöglicht werden. Eine generelle Verlängerung der Ladenöffnungszeiten

Ausgangslage: In Bayern und im Saarland ist die Geschäftsöffnung bis 20 Uhr erlaubt, in Rheinland-Pfalz und in Sachsen bis 22 Uhr, in den übrigen 12 Bundesländern darf rund um die Uhr geöffnet werden.

wie in den meisten anderen Bundesländern ist aber nicht geplant. Ministerin Scharf stellt klar: "Die Öffnung an Sonn- und Feiertagen bleibt unberührt." Die "Balance der verschiedenen Interessen" solle gewahrt bleiben.



Mehr lange Shoppingabende

Bisher darf jede Kommune einmal im Jahr im Zusammenhang mit einer kulturellen Veranstaltung ausnahmsweise die Ladenöffnungszeiten verlängern – wobei "der reine Shoppinggedanke nicht im Vordergrund" stehen darf. Die Kommunen müssen diese Ausnahme beantragen und brauchen hierfür einen triftigen Anlass wie zum Beispiel das Stadtgründungsfest. Zudem muss die Öffnung auf den "Kernbereich der Kommune beschränkt" werden. Scharf will im neuen Gesetz weitere Einkaufsnächte verankern – möglicherweise vier pro Jahr. Die Gemeinden sollen darüber bestimmen können und keinen Antrag mehr bei der Bezirksregierung stellen müssen. Ein konkreter Anlass solle nicht mehr Voraussetzung sein, die Beschränkung auf das Ort- oder Stadtzentrum wegfallen.

Der bayerische Handelsverband würde die Lockerung begrüßen. Verbandsprecher Bernd Ohlmann kritisiert die aktuelle Regelung, die verbietet, dass ein Händler z.B. zum Geschäftsjubiläum abends länger öffne oder nach einem Umbau nach 20 Uhr eine Modenschau in seinem Laden veranstalte. Bei den Regelungen für vier erlaubte

Pläne der Regierung

Lange Einkaufsabende sollen von derzeit einem auf vier pro Jahr ausgeweitet werden. Dazu ist geplant, die Beantragung und die Grundvoraussetzungen zu erleichtern.

Eine Sonntagsöffnung soll auch für Kleinstsupermärkte weiterhin nicht möglich sein.

Sonn- und Feiertage sieht der Verband dagegen keinen Änderungsbedarf. Ohlmann würde sich eine Lockerung wünschen, räumt aber ein, dass hier die Meinungen auch bei Einzelhändlern auseinandergehen.

Ähnlich unterschiedlich seien die Ansichten in der CSU. Fraktionschef Klaus Holetschek räumt ein: Es gebe sehr unterschiedliche Meinungen und man würde mögliche Kontroversen lieber vermeiden. Er wirft die Frage auf, "ob wir überhaupt ein neues Ladenschlussgesetz brauchen". Schließlich gehe es um relativ kleine Änderungen. Sollte ein Gesetz nötig sein, befürchtet er, könne es "große Diskussionen" und weitergehende Forderungen geben.

Streitpunkt Sonntag

Die CSU tendiert wegen des Sonntagschutzes dazu, auch Kleinstsupermärkte sonntags geschlossen zu halten. Der Sonntag habe für eine christliche Partei wie die CSU eine große Bedeutung, es müsse auch einen Tag geben, der eine besondere Wertung hat.

Die Freie-Wähler-Fraktion dagegen fordert eine "Rund-um-die-Uhr-Öffnung an sieben Tagen pro Woche", die neuen dezentralen Minishops wären demnach also 365 Tage im Jahr zum Einkaufen verfügbar. Auch die Zahl der erlaubten Shoppingnächte könnte auf sechs erhöht werden, um den Einzelhandel und die Innenstädte zu beleben, so FW-Chef und Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger. Er hält ein neues Gesetz für notwendig und begrüße es, dass das Projekt "endlich" angegangen werde.



Sozialversicherungsprüfung in Unternehmen

Im Regelfall alle vier Jahre prüft die Rentenversicherung, ob die Arbeitgeber ihren Pflichten zur Anmeldung und Abgabe der Sozialversicherungsbeiträge ordnungsgemäß nachgekommen sind. Arbeitgeber müssen sich mit den verschiedensten Regelungen der Sozialversicherung auskennen – und das nicht nur in der Theorie, sondern auch und gerade in der praktischen Umsetzung. Die aktualisierte Broschüre der DRV beantwortet Fragen, die in einem Unternehmen Tag für Tag auftauchen. Die Übersicht soll dabei helfen, die komplizierten Regelungen zu verstehen und richtig umzusetzen, um Prüfbeanstandungen und damit verbundene Nachzahlungen von SV-Beiträgen zu vermeiden.

GbR-Gesellschaftsregister

Seit dem 1. Januar 2024 gibt es Änderungen im GbR-Recht (Gesellschaft des bürgerlichen Rechts). Insbesondere kann nun eine GbR beim zuständigen Amtsgericht in ein Gesellschaftsregister eingetragen werden, unabhängig davon, ob es sich um eine neu gegründete GbR oder eine Bestands-GbR handelt. Die Eintragung ist grundsätzlich freiwillig, kann jedoch notwendig werden, wenn die GbR selbst z.B. Gesellschafterin einer Personen- oder Kapitalgesellschaft werden möchte oder eine Immobilie in ihrem Namen

erwerben möchte. Zuständig für Erst-anmeldung und Änderungen (z.B. Anschriftenänderung oder Ausscheiden/ Neueintritt von Gesellschaftern) ist das Amtsgericht, in dem die GbR sitzt. Bei der Erstanmeldung sind u.a. folgende Informationen anzugeben:

- Name, Sitz und Anschrift der GbR
- Angaben zu den Gesellschaftern
- Angaben zur Vertretungsbefugnis

Nach der Eintragung muss die GbR als „eingetragene Gesellschaft bürgerlichen Rechts“ oder „eGbR“ firmieren. Danach sind auch entsprechende Meldungen im Transparenzregister zu den wirtschaftlich Berechtigten vorzunehmen. Sofern aus einer GbR ein „in kaufmännischer Weise eingerichteter Geschäftsbetrieb“ entsteht, geht die GbR kraft Gesetz automatisch in eine Offene Handelsgesellschaft (OHG) über. Entsprechend muss dann die Löschung der GbR im Gesellschaftsregister vorgenommen werden. Ob eine OHG oder eine GbR vorliegt, hängt von Einzelumständen wie Beschäftigtenanzahl, Umsatz, Anlage- und Betriebskapital oder Verbindlichkeiten ab.

Verzugszinssatz seit 1. Januar 2024

Die Deutsche Bundesbank hat den Basiszinssatz zum 1. Januar 2024 auf 3,62 Prozent festgelegt. Der Basiszinssatz dient insbesondere der Berechnung von Verzugszinsen. Damit ergeben sich folgende Verzugszinssätze:

Basiszinssatz	3,62 %
Allg. Verzugszinssatz, wenn Schuldner Verbraucher ist	
(§ 288 Abs. 1 BGB)	8,62 %
Verzugszinssatz, wenn Schuldner Unternehmer ist	
(§ 288 Abs. 2 BGB)	12,62 %

Geldwäscheprävention

Transparenzregister
Seit Ende 2022 sind alle Gesellschaften verpflichtet, ihre wirtschaftlichen Berechtigten in das Transparenzregister einzutragen. Dies soll dazu beitragen, Geldwäsche und Terroris-musfinanzierung zu verhindern. Bisher wurde bei fehlenden Eintragungen noch kein Bußgeld verhängt, doch diese Übergangsfrist ist für Aktien-gesellschaften bereits zum 1. April 2023 ausgelaufen. Für GmbHs, Genos-senschaften und Partnerschaften ist seit dem 1. Juli 2023 mit Bußgeldern zu rechnen und bei allen übrigen Ge-sellschaften (z.B. KG, OHG) seit dem 1. Januar 2024. Für die Eintragung ins Transparenzregister fällt eine jährliche Gebühr von aktuell 20,80 Euro an. Wird die Mitteilungspflicht zum Transparenzregister nicht erfüllt, können Bußgelder bis zu 150.000 Euro fällig werden.

Verdachtsmeldeportal der FIU
Sobald bei einer Transaktion der Verdacht auf Geldwäsche oder Terroris-musfinanzierung besteht, ist eine Verdachtsmeldung bei der FIU (Zen-tralstelle für Finanztransaktions-untersuchungen) einzureichen. Diese Meldung erfolgt über das Verdachts-meldeportal goAML. Seit 1. Januar 2024 ist die Registrierung bei goAML verpflichtend – unabhängig davon, ob überhaupt eine Verdachtsmeldung ab-gegeben wird.

Unser Service:
Weitere Details sowie Formulare zum Download erhalten Sie im internen Mitgliederbereich unserer Webseite www.tankstelle-bayern.de.

Höhere CO2-Abgabe

Zum Jahreswechsel ist die CO2-Abgabe von 30 auf 45 Euro pro ausgestoßener Tonnen Kohlendioxid angestiegen. 4,3 Cent pro Liter Benzin und 4,7 Cent pro Liter Diesel: In diesem Bereich sollte sich laut Berechnungen des ADAC die gestiegene CO2-Abgabe an der Tank-stelle bemerkbar machen. Doch noch spüre man davon nicht viel, sagt Manfred George im Interview mit BR24, stellvertretender Vorsitzender des Tankstellengewerbes Bayern. Das liege vor allem an der derzeit geringen Nachfrage der Verbraucher. "Heute ist noch tote Hose. Dafür war an Silvester die Hölle los! Da haben alle noch ein-mal vollgetankt und sich bevorratet", so George, der selbst eine Autowerkstatt und Tankstelle leitet. Er vermutet, dass gegen Ende der Woche die Sprit-Preise steigen werden, weil dann die Nachfrage wieder steige. Höchst-werte erwartet der Verband des Tank-stellengewerbes Bayern Ende Februar oder Mitte März.

Nachhaltigkeit: Projekt "Too good to go"

Die Initiative "Too Good To Go" enga-giert sich gegen die Verschwendung von Lebensmitteln. Rund 100.000 Überraschungstüten mit überschüs-sigen Waren wurden bereits zu einem reduzierten Preis an Kunden verkauft. Seit 2021 arbeiten mehr als 200 Orlen und star Tankstellen daran, Lebensmit-tel vor dem Wegwerfen zu retten. Dies trage dazu bei, die Lebensmittelver-schwendung zu reduzieren und das Be-wusstsein dafür zu schärfen. Darüber hinaus lassen sich so Ressourcen scho-nen und die Umwelt entlasten, wäh-rend gleichzeitig soziale Verantwor-tung übernommen werde, hieß es. Der Service von "Too Good To Go" ist über die App zu nutzen. Kunden reservieren und bezahlen die Überraschungstüte in der App und erhalten dort einen digi-talen Beleg. Zu einer vereinbarten Ab-holzeit kann die Tüte anschließend an der Station abgeholt werden.



Kassenbons: Nachfrage nach digitalem Angebot steigt

Der Zahlungsdienstleister Nexi hat eine Studie über das Bezahl-Verhalten in Deutschland in Auftrag gegeben, bei der rund 1.000 Menschen befragt wur-den. Eine Erkenntnis daraus ist, dass immer mehr Kunden digitale Bons nach dem Bezahlen per App bevorzugen – auch in der älteren Zielgruppe. Waren es 2022 noch lediglich zwölf Prozent der Befragten über 65 Jahre, die dem digitalen Beleg den Vorzug gaben, sind es 2023 bereits 19 Prozent. Über alle Jahrgänge hinweg ziehen rund 30 Prozent den digitalen Kaufbeleg der Papiervariante vor. Es wären sogar noch mehr, wenn er überall angeboten würde. Die genannten Gründe die für den digitalen Bon sind vielfältig: er sei umweltfreundlicher, die Ausgaben blieben besser im Blick oder man habe einfach gerne alles online und könne den Beleg nicht verlieren, so die Stu-dienteilnehmer.

Egal, ob digital oder in Papierform, seit 1. Januar 2024 muss zu den bisher not-wendigen Angaben noch Folgendes auf dem Kassenbon enthalten sein:

- Seriennummer des elektronischen Aufzeichnungssystems
- Seriennummer des Sicherheits-moduls
- Prüfwert (§ 2 S. 2 Nr. 7 KassenSichV)
- fortlaufender Signaturzähler



PERSONALIEN
Peter Stein



Bild: Tobias Koch; Politik-Kommunikation.de

Seit Jahresbeginn ist der ehemalige CDU-Politiker Peter Stein Leiter der neu geschaffenen Stelle "Bundespolitik" beim Berliner Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V., kurz "en2x".

Nach acht Jahren im Bundestag enga-giert er sich nun beim Verband, der vor-mals als Minerölwirtschaftsverband firmierte. Er tritt somit für die Energie-Gesetzgebung im Sinne der politischen und wirtschaftlichen Interessen der Ölindustrie ein. Innerhalb seiner neu-en Aufgabe vertritt er Mitglieder, die flüssige oder gasförmige kohlenwasser-stoff- und wasserstoffbasierte und ent-sprechende biogene Produkte, insbe-sondere Kraft-, Heiz- und Schmierstoffe sowie Vorprodukte der chemischen Industrie, herstellen, verarbeiten, ver-treiben, transportieren oder lagern.



NÜRNBERGER
VERSICHERUNG

Meine Tankstelle – gut geschützt.

Für
Mitglieder des
Tankstellen-
verbands

Wie Ihnen bei gerichtlichen Auseinandersetzungen mit Mineralölgesellschaften zu Vertriebs-, Pacht- und Mietverträgen unser Tankstellenvertrags-Rechtsschutz zur Seite steht, erklärt Ihnen persönlich und klar:

GVBK

Gesellschaft zur Vermittlung von
Versicherungen im Bayerischen Kfz-Gewerbe mbH

Christian Stettner

Gärtnerstraße 86, 80992 München
Telefon 089 512677-0, Mobil 0151 53840997
stettner@kfz-bayern.de

