



H-Kennzeichen für Oldtimer

Stellungnahme und Bewertung zur Pauschalbesteuerung



Der Bundesrechnungshof kritisiert in seinem Bericht mit der Bemerkung 2022 Nr. 36 vom 18. April 2023 die Vergünstigung bei der Kraftfahrzeugsteuer für Oldtimer, die als Alltagsfahrzeuge genutzt werden. Alltagsfahrzeuge sollen aus der besonderen Oldtimer-Besteuerung ausgeschlossen werden.

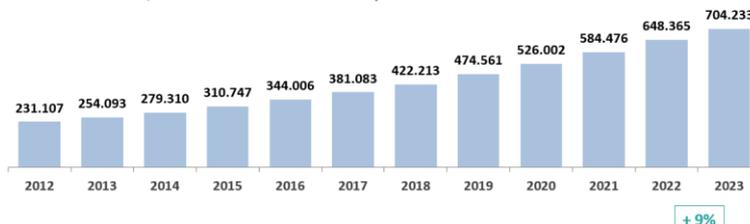
Der ZDK unterstützt positive Rahmenbedingungen für den Erhalt von Oldtimern als automobiles Kulturgut. Wir treten daher dafür ein, dass die aktuelle Rechtslage beibehalten wird.

Im Sinne einer sachlichen Diskussion haben wir einige Zahlen und Fakten zum Thema zusammengestellt:

Zahlen und Fakten

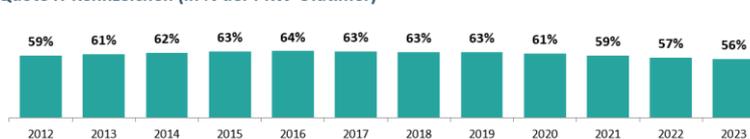
- 71 Prozent der Menschen freuen sich, einen Oldtimer auf der Straße zu sehen. **76 Prozent der Menschen empfinden Oldtimer als ein Kulturgut.**
- 2022 waren **704.000 Oldtimer mit H-Kennzeichen** (1,5 Prozent) zugelassen. 553.211 Fahrzeuge über 30 Jahre verfügen nicht über ein H-Kennzeichen (1,1 Prozent).
- Die durchschnittliche Fahrleistung bei den Fahrzeugen mit H-Kennzeichen liegt bei 1.600 km pro Jahr. Das sind insgesamt 1,3 Mrd. Kilometer und entspricht einem **Anteil von 0,2 Prozent der Gesamtfahrleistung**. Der Einheitssteuersatz für Oldtimer ist damit keine Bevorzugung, sondern entspricht der geringen Laufleistung.
- Sog. „Alltags-Oldtimer“, die zwar mindestens 30 Jahre alt sind, aber über kein H-Kennzeichen verfügen, weisen zwei- bis dreimal so hohe Laufleistungen auf. Die durchschnittliche Fahrleistung bei allen 48,5 Millionen Fahrzeugen liegt bei 12.670 km, das sind insgesamt 606 Mrd. km.
- Im Durchschnitt werden jährlich 1.632 Euro für Wartungsarbeiten am Oldtimer ausgegeben. Eine durchschnittliche Restaurierung kostet 6.600,- Euro. Der Vergleichswert der Wartungs- und Reparaturaufwendungen aller Fahrzeuge liegt durchschnittlich bei nur 369 Euro. Fahrzeuge über 30 Jahre verursachen ein jährliches Volumen allein an **Reparatur und Wartung in Höhe von 1,9 Mrd. Euro**. Das bedeutet 361 Mio. Euro an Mehrwertsteuer.

Entwicklung Bestand Oldtimer (laut Definition KBA)
H-Kennzeichen und/ oder Emissionsklasse 0098)



Zu den 704.000 Oldtimern laut KBA-Definition (H-Kennzeichen oder Emissionsklasse 0098) kommen noch weitere 90.000 Fahrzeuge hinzu, wenn man Zweiräder, Nutzfahrzeuge und Anhänger mit berücksichtigt. Das KBA meldet zum 1.1.2023 insgesamt 783.589 PKW, die gemäß Oldtimer-Definition der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) zugelassen sind.

Quote H-Kennzeichen (in % der PKW-Oldtimer)



Die Quote an H-Kennzeichen geht leicht zurück und liegt aktuell bei 56%. Neben den Fahrzeugen, die ein solches mangels Qualität nicht erhalten können, finden wir auch Besitzer, für die eine Beantragung keine finanziellen Vorteile hat oder ein altes Kennzeichen unbedingt noch behalten werden soll.

Argumente

- Zwar ist die absolute Zahl der Fahrzeuge mit H-Kennzeichen angewachsen, im Vergleich zum Gesamtbestand ist der Zuwachs aber geringer. Der Anteil liegt bei lediglich 1,6 Prozent. **Außerdem geht der Anteil der H-Kennzeichen bei Fahrzeugen über 30 Jahre sogar zurück.** Das liegt sehr häufig daran, dass zahlreiche Besitzerinnen und Besitzer sich gegen den pauschalen Kfz-Steuerbetrag des H-Kennzeichens entscheiden, der bei ihren Fahrzeugen höher wäre als der reguläre Kfz-Steuersatz.
- Kommende Fahrzeuggenerationen mit Katalysator und immer besser werdenden Abgaswerten werden vielfach ohne H-Kennzeichen in der Regelbesteuerung günstiger sein als die derzeitige Pauschalbesteuerung. Eine Einfahrt in die Umweltzonen ist wegen der Einstufung mit grüner Plakette auch ohne H-Kennzeichen möglich. **Der finanzielle Anreiz des Gesetzgebers zur Förderung des Erhalts von mobilem Kulturgut wird somit in der Zukunft weitestgehend entfallen.**
- Die im Jahr 1997 eingeführten Anforderungen zur Erteilung eines H-Kennzeichens wurden nicht gelockert – auch nicht durch die Umsetzung europäischer Richtlinien, etwa im Jahr 2007. Das nötige Oldtimer-Gutachten erstellen die Prüforganisationen streng nach §23 StVZO. **Der erhaltenswürdige originalgetreue Zustand der Oldtimer-Fahrzeuge muss im Rahmen der zweijährlichen Hauptuntersuchung immer nachgewiesen werden.** Schon darüber wird Sorge getragen, dass es sich um technisches Kulturgut und kein Massenphänomen handelt.
- **Die Fahrleistungen von Oldtimern sind bereits durch die Bestimmungen der Versicherungen begrenzt.** Sie legen für Oldtimer eine maximale Fahrleistung fest und verlangen den Nachweis eines Alltagsfahrzeugs neben dem historischen, um eine übermäßige Nutzung der Fahrzeuge zu verhindern. Die äußerst geringen Schadenquoten im Vergleich zu Alltagsfahrzeugen spricht für eine geringe Nutzung der Oldtimer.
- **Die Schadstoffemissionen sind durch die geringen Fahrleistungen von im Schnitt 1.600 km pro Jahr stark begrenzt** und im Vergleich zur Gesamtbilanz der Schadstoffemissionen des Verkehrssektors zu vernachlässigen. Historische Fahrzeuge mit Otto-Motor – und das ist der absolut größte Anteil der Fahrzeuge –, die in diesen Tagen die Altersgrenze der Oldtimer erreichen, verfügen alle über einen geregelten 3-Wege-Katalysator. Der Diesel-Anteil beträgt lediglich 11 Prozent.
- **Ein erheblicher Teil des CO₂-Fußabdrucks von Kraftfahrzeugen entsteht bei der Produktion und bei der Entsorgung. Deshalb ist eine Lebenszyklusbetrachtung unerlässlich.** Ein besonders langfristig genutztes Fahrzeug ist unter diesem Aspekt und auch unter den Gesichtspunkten der Reparierbarkeit sowie Vermeidung von Ressourcenverbrauch besonders nachhaltig.

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

Der ZDK vertritt die berufsständischen Interessen aller Kfz-Innungsbetriebe (Autohäuser und Werkstätten) und begleitet sie durch den ökonomischen, technischen und digitalen Wandel. Der ZDK sorgt für Präsenz des Kraftfahrzeuggewerbes in der bundesweiten Öffentlichkeit und steht in Bonn und über das Hauptstadtbüro in Berlin in ständigem Dialog mit Bundesministerien und Behörden, Politikern sowie Entscheidungsträgern wichtiger Verbände und Institutionen. Er ist Mitglied im Zentralverband des Deutschen Handwerks und vertritt seine Mitgliederinteressen auch auf europäischer Ebene über ein Büro in Brüssel und die Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR).

Das Kraftfahrzeuggewerbe in Deutschland: 36.570 Autohäuser und Kfz-Werkstätten, 435.000 Beschäftigte, 236 Innungen, 14 Landesverbände und 34 Fabrikatsverbände unter dem Dach eines Zentralverbandes (ZDK). Die Autohäuser und Werkstätten in Deutschland bilden jährlich rund 90.000 Azubis aus und machen einen Umsatz von 185 Millionen Euro mit dem Verkauf neuer und gebrauchter Fahrzeuge sowie mit Wartung, Reparatur und Service. Damit ist das Kfz-Gewerbe ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und spielt eine große Rolle bei der Transformation der Mobilität in Deutschland.

Kontakt:

Stefan Meyer
Referent für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.
Zentralverband (ZDK)
Franz-Lohe-Straße 21, 53129 Bonn

Mohrenstraße 20/21
10117 Berlin

Telefon: +49 (0) 030 817 20 24 71
E-Mail: smeyer@kfzgewerbe.de
Internet: www.kfzgewerbe.de

