

Gegenwind für das H-Kennzeichen – ADAC, DEUVET und MdB Carsten Müller beziehen Stellung

ADAC21. APRIL 2023

ALLGEMEINCLASCLUBLEBENMEINUNGPOLITIKRECHTÜVUMWELTVERKEHRWIRTSCHAFT3 KOMMENTARE

Mittwoch, 19. April 2023

POLITIK

Hildesheimer A

Oldtimer im Visier

Bundesrechnungshof kritisiert Finanzministerium für Subventionierung von „H“-Kennzeichen

Von Tim-Sörensen

Wahl. Der Bundesrechnungshof (BRH) warf Bundesfinanzminister Christian Lindner (FDP) vor, Besitzern von Oldtimern Subventionen zu subventionieren, und fordert daher umgehend eine Korrektur der Kfz-Steuer.

Umgekehrtes Ziel des Gesetzgebers sei es gewesen, die wachsende Zahl von Oldtimern zu fördern, die als „antiquarische Sammlerstücke“ in der Pflege des kulturellen Erbes einen wichtigen Beitrag leisten. In diesem Sinne sei die Subventionierung durch die Kfz-Steuer ein angemessenes Mittel zur Förderung der Oldtimerhaltung.

Die BRH-Forderungen durch die Oldtimer sind im Jahr 2022 auf 1,1 Millionen Fahrzeuge gestiegen. Die Subventionierung durch die Kfz-Steuer sei im Jahr 2022 auf 1,1 Millionen Fahrzeuge gestiegen. Die Subventionierung durch die Kfz-Steuer sei im Jahr 2022 auf 1,1 Millionen Fahrzeuge gestiegen.



Ein Foto für eine „H“-Kennzeichnung. Die Mercedes 300 SL Roadster (W198).

„Weder angemessen noch zeitgemäß.“

Bundesrechnungshof
des Finanzministeriums für ein Kfz

Die BRH-Forderungen durch die Oldtimer sind im Jahr 2022 auf 1,1 Millionen Fahrzeuge gestiegen. Die Subventionierung durch die Kfz-Steuer sei im Jahr 2022 auf 1,1 Millionen Fahrzeuge gestiegen.

Die BRH-Forderungen durch die Oldtimer sind im Jahr 2022 auf 1,1 Millionen Fahrzeuge gestiegen. Die Subventionierung durch die Kfz-Steuer sei im Jahr 2022 auf 1,1 Millionen Fahrzeuge gestiegen.

Die BRH-Forderungen durch die Oldtimer sind im Jahr 2022 auf 1,1 Millionen Fahrzeuge gestiegen. Die Subventionierung durch die Kfz-Steuer sei im Jahr 2022 auf 1,1 Millionen Fahrzeuge gestiegen.

Quelle: Hildesheimer Allgemeine Zeitung vom 19.04.2023

In den verschiedensten Tages- und Wochen Zeitungen der Republik geht derzeit ein Thema/Artikel um, in dem es um das H-Kennzeichen und die damit verbundenen Steuervorteile geht.

Es wird dort berichtet, dass der Bundesrechnungshof dem Finanzminister vorwirft „[...]Besitzer von Oldtimern unangemessen zu subventionieren, und fordert daher umgehend eine Korrektur der Kfz-Steuer.[...]“

Die Classic-Abteilung des ADAC hat sich nun diesem Thema angenommen und den folgenden Rundbrief an seine Partner- und Korporativ-Clubs verschickt, den wir hier gerne unseren Leser/innen zugänglich machen wollen:



Sehr geehrte ADAC Korporativclubs und Clubfreunde, sehr geehrte Klassik-Beauftragte der ADAC Regionalclubs, liebe Oldtimer-Freunde, liebe Oldtimer- und Youngtimer-Clubs,

wie Sie seit Mitte der Woche zahlreichen Medienberichten entnehmen können, **hat der Bundesrechnungshof die Steuerermäßigungen für Oldtimer beanstandet**, die als Alltagsfahrzeuge genutzt werden.

Die Rechnungsprüfer forderten das Bundesfinanzministerium auf, Alltagsfahrzeuge aus der günstigen Oldtimer-Besteuerung auszuschließen.

Weitere Informationen finden Sie z.B. hier (nur eine kleine Auswahl):

- <https://www.rnd.de/politik/oldtimer-bei-kfz-steuer-preiswerter-lindner-haltung-erzuernt-bundesrechnungshof-IZWFFDYK65EXVPC23ZMSQKQ3KU.html>
- <https://www.autohaus.de/nachrichten/politik/oldtimer-bundesrechnungshof-ruegt-guenstige-besteuerung-3363004#comments>
- <https://www.handelsblatt.com/dpa/bundesrechnungshof-ruegt-guenstige-oldtimer-besteuerung/29100990.html>
- <https://www.auto-motor-und-sport.de/oldtimer/h-kennzeichen-bundesrechnungshof-ruegt-oldtimer-steuer/>

Den Wortlaut der Stellungnahme des Bundesrechnungshofes finden Sie hier: https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2023/ergaenzungsband-2022/bemerkung-36.pdf?__blob=publicationFile&v=3

Wir haben das Thema in den zuständigen ADAC Gremien diskutiert und kommen zu folgenden Stellungnahme:

Der ADAC hält es für sinnvoll und wichtig, an der aktuellen Oldtimer-Besteuerung festzuhalten.

Das bekräftigt der Mobilitätsclub auch nach der Stellungnahme des Bundesrechnungshofes, in der dieser die Steuervergünstigung kritisiert hatte, weil Oldtimer häufig als Alltagsfahrzeuge genutzt würden.

„Für den ADAC ist die Stellungnahme des Bundesrechnungshofes und sind die Aussagen zur Alltagsnutzung nicht nachvollziehbar“, sagt ADAC Verkehrspräsident Gerhard Hillebrand.

Nach Angaben des ADAC ist aktuell etwa 1 Prozent des gesamten Kfz-Bestandes in Deutschland als historisches Fahrzeug zugelassen und mit einer durchschnittlichen Jahreslaufleistung von rund 1.600 km machen Oldtimer zwischen 0,1 und 0,2 Prozent der gesamten Laufleistung aller Fahrzeuge aus.

Die geringen Laufleistungen von Oldtimer-Fahrzeugen wurden in einer aktuellen Studie vom Marktforschungsinstitut BBE belegt und darüber hinaus auch eine klare Abgrenzung von Alltags-Oldtimern generiert, die zwar mindestens 30 Jahre alt sind aber zwei- bis dreimal so hohe Laufleistungen aufweisen und über kein H-Kennzeichen verfügen.

Die geringen Laufleistungen von Oldtimer-Fahrzeugen mit H-Kennzeichen werden auch von den Daten der Technischen Überwachungsorganisationen erfasst und bestätigen diese.

„Der Einheitssteuersatz für Oldtimer ist also keine Bevorzugung, sondern eine der geringen Laufleistung angemessene Regelung“, so ADAC Klassik Referent Prof. Dr. Mario Theissen.

Oldtimer-Fahrzeuge müssen in einem erhaltenswürdigen originalgetreuen Zustand sein und hierfür ein Gutachten vorweisen, um das H-Kennzeichen zu erhalten. Im Rahmen der zweijährlichen Hauptuntersuchung müssen diese Eigenschaften immer nachgewiesen werden.

Zudem stellt die Versicherungsbranche sicher, dass Oldtimer mit hohen Fahrleistungen nicht in den Genuss günstiger Versicherungsprämien kommen. Die geringen Schadenquoten bei Oldtimern belegen auch den insgesamt geringen alltäglichen Gebrauch dieser Fahrzeuge.

Zusätzlich generiert das Oldtimer-Hobby mehrere Milliarden Euro Umsatz pro Jahr. Eine Erhöhung der Kfz-Besteuerung würde das Hobby unnötig verteuern und diesem Wirtschaftszweig mehr schaden als das Mehreinnahmen bei der Kfz-Steuer generiert werden können. Zusätzlich würden Oldtimerveranstaltungen und -rallyes, die oftmals mit Auslandsreisen der Eigentümer verbunden seien, auf die Wirtschaftsleistung der Tourismusbranche einzahlen.

Sie finden das ADAC Statement auch hier: <https://www.adac-motorsport.de/statement-guenstige-besteuerung-oldtimer-bundesgerichtshof/>

Wir stehen hierzu auch im Austausch mit anderen Verbänden und bearbeiten das Thema mit Mitgliedern des Parlamentskreis Automobiles Kulturgut.

Beste Grüße

Johann König – Referent Klassik Interessenvertretung – ADAC Klassik

Als Ergänzung zu obiger E-Mail dürfen wir Ihnen die aktuelle Presseinformation von Herrn Carsten Müller, MdB (CDU-Bundestagsabgeordneter und Vorsitzender des Parlamentskreis Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag (PAK)) weiterleiten:

Oldtimer-Prüfbericht des Bundesrechnungshofes fehlerhaft und unfundiert – Steuerberechnung gleicht einer schlichten Milchmädchenrechnung

Berlin, 21. April 2023. Zu dem veröffentlichten Prüfbericht des Bundesrechnungshofs 2022, 36: „Immer mehr Oldtimer-Kennzeichen für Alltagsfahrzeuge: Hoher Steuerverzicht und Schadstoffbelastung“ erklärt der Braunschweiger CDU-Bundestagsabgeordnete und Vorsitzende des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag (PAK) Carsten Müller:

„Dieser Prüfbericht des Bundesrechnungshofes zu historischen Fahrzeugen ist absolut fehlerhaft und unfundiert. Die Steuerberechnung ignoriert nicht nur zahlreiche zentrale Fakten, sondern gleicht einer schlichten Milchmädchenrechnung. Ohne die dringend erforderliche Überarbeitung entspricht dieser lückenhafte und vorfestgelegte Bericht nicht ansatzweise den qualitativen Anforderungen an die Hinweise des Bundesrechnungshofes. Das habe ich dem Präsidenten des Bundesrechnungshofes in einem ausführlichen Schreiben mit umfangreichen Anlagen mitgeteilt und den Verfassern des Berichts einen fundierten Austausch mit kompetenten Expertinnen und Experten der Oldtimerbranche, aus dem Zulassungs- und Prüfbereich, aus dem Finanz- und Steuerbereich, Versicherungsfachleuten, aus dem Technikbereich sowie der Wartungs- und Restaurationsbranche nahegelegt. Auch den Bundesfinanzminister habe ich entsprechend unterrichtet.

Es ist zutreffend, dass die absolute Zahl der historischen Fahrzeuge mit H-Kennzeichen angewachsen ist, aber im Vergleich mit dem Gesamtbestand aller Fahrzeuge ist der Aufwuchs geringer. Der Anteil am Gesamtbestand liegt statistisch belegt bei lediglich 1,6 Prozent. Der Anteil der Fahrzeuge mit H-Kennzeichen bei Fahrzeugen 30 Jahre und älter sinkt sogar. 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. Der zentrale Punkt des Prüfberichts greift damit überhaupt gar nicht – um nicht zu sagen: das Gegenteil ist der Fall.

Bei der Steuerberechnung werden wichtige Fakten ignoriert. Die aufgestellte Behauptung der Steuermindereinnahmen wäre nur haltbar, wenn bewusst nur die absoluten Zahlen der pauschalen Kfz-Besteuerung betrachtet werden. Werden die Zulassungszahlen in Relation der Gesamtzahlen betrachtet und gleichzeitig die Steuereinnahmen des seit Jahren wachsenden

Wirtschaftsfaktors ‚Oldtimer‘ hinzugenommen, werden die signifikanten Steuermehreinnahmen des Staates durch historische Fahrzeuge sehr deutlich. Für Oldtimer werden im Jahr durchschnittlich 1.632 Euro für Wartung und Reparatur und sogar 6.600 Euro für Restaurierungen aufgewendet. Der Vergleichswert der Wartungs- und Reparaturaufwendungen für Fahrzeugen im Allgemeinen liegt bei nur 1.085 Euro. In der Summe werden durch Oldtimer Reparatur- und Wartungsarbeiten mit einem jährlichen Volumen in Höhe von 1,9 Milliarden Euro ausgelöst – Tendenz steigend.

Falsch ist zudem die Behauptung, es sei heute leichter ein H-Kennzeichen zum Erhalt des historischen mobilen Kulturguts auf zwei oder vier Rädern zu erhalten. Die im Jahr 1997 eingeführten Anforderung zur Erteilung eines H-Kennzeichens wurden nicht gelockert – auch nicht durch die Umsetzung europäischer Richtlinien, etwa im Jahr 2007. Alle Fahrzeuge müssen klar definierte Voraussetzungen erfüllen, die durch ein Oldtimer-Gutachten nach § 23 StVZO belegt werden. Diese Gutachten erstellen die Prüforganisationen nach einer strengen und klar abgestimmten „Arbeitsanweisung für Oldtimer im Arbeitskreis Erfahrungsaustausch in der technischen Fahrzeugüberwachung (AKE)“. Allein darüber wird Sorge getragen, dass es sich um technisches Kulturgut und kein Massenphänomen handelt.

Die Ausführungen des Bundesrechnungshofes zum Thema Schadstoffemissionen sind schlicht populistisch und nicht belastbar. Ignoriert wird, dass Oldtimer mit einer durchschnittlichen Laufleistung von 1.600 km im Jahr nur einen Anteil von 0,2 Prozent an den Gesamtemissionen verantworten. Ignoriert wird zudem, dass die historischen Fahrzeuge mit Otto-Motor – und das ist der absolut größte Anteil der Fahrzeuge –, die in diesen Tagen die Altersgrenze der Oldtimer erreichen, alle über einen geregelten 3-Wege-Katalysator verfügen.

Insbesondere bei Fahrzeugen ist zudem eine Lebenszyklusbetrachtung unerlässlich. Ein erheblicher Teil des CO₂-Fußabdrucks von Kraftfahrzeugen entsteht bei der Produktion und bei der Entsorgung. Ein besonders langfristig genutztes Fahrzeug ist unter diesem Aspekt und auch unter den Gesichtspunkten der Reparierbarkeit sowie Vermeidung von Ressourcenverbrauch besonders nachhaltig.“

Carsten Müller – Mitglied des Deutschen Bundestages – Obmann der CDU/CSU-Bundestagsfraktion im Rechtsausschuss – www.carsten-mueller.com

Oldtimerbesteuerung



Der DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. antwortet auf die Rüge des Bundesrechnungshofs zur Einheitssteuer für Oldtimer mit H-Zulassung und wünscht sich eine sachlichere Argumentation.

Der Bundesrechnungshof rügt in schöner Regelmäßigkeit öffentliche Ausgaben der diversen Ministerien, Parlamente und anderer Körperschaften, häufig sehr berechtigt, meist ohne größere Konsequenzen auf das Verhalten der Betroffenen.

Immer wieder kommen dann in den Berichten auch eher unbedeutendere Problemfelder an die Reihe. In diesem Frühjahr nun die Einheitssteuer für Oldtimer mit H-Zulassung. Es wird von 400.000 Fahrzeugen berichtet, diese Zahlen sind für den DEUVET aus der Statistik des Kraftfahrtbundesamts allerdings nicht nachvollziehbar. Aber der vermeintliche steuerliche Vorteil der H-Zulassung muß sachlicher betrachtet werden. Bei einer durchschnittlichen Fahrleistung von rund 1.100 Kilometern im Jahr zahlt der Oldtimereigner mit seiner Einheitssteuer von 191,73 Euro für jeden Kilometer auf deutschen Straßen 17,4 Cent und damit 17 mal soviel „Straßenbenutzungsgebühr“ wie bei einem normalen PKW, der bei rund 13.300 Kilometern im Jahr und durchschnittlicher Kfz-Steuer von 143 Euro nur 1,07 Cent pro Kilometer kostet. Fahrer doppelt so schwerer E-Autos zahlen sogar überhaupt keine Steuer, ihre Wagen belasten aber die Infrastruktur durch ihr Gewicht um so mehr. Für den Bau und die Erhaltung der Straßen ist die Kfz-Steuer ja eigentlich gedacht.

Bei den Baujahren ab 1988 kommen zunehmend Fahrzeuge ins Alter über 30 Jahre, die bereits mit Katalysatoren ausgestattet sind und sehr häufig mit H-Kennzeichen mehr Steuern zahlen müssen als bei normaler Zulassung. Selbst das Argument der Benutzung der Feinstaubzonen entfällt mehr und mehr, weil Städte und Regionen diese Plakettenpflicht wieder aufheben.

QUELLE: Facebookauftritt des www.DEUVET.de