
Parlamentarischer Ausschuss Automobiles Kulturgut

Sitzung am 02. März 2015 in Berlin

AK Zukunft des H-Kennzeichens

VDA

Verband der
Automobilindustrie

Arbeitskreis



Treffen am 13. Januar 2015 in Köln (TÜV Rheinland)

Teilnehmer:

Andreas Grimm	Württembergische Versicherung
Johann König	ADAC
Stefan Röhrig	VDA
Mario de Rosa	IKM
Peter Schneider	DEUVET
Norbert Schroeder	TÜV Rheinland

Ausgangssituation

- Einführung des H-Kennzeichens Mitte der 90er Jahre
- Gute Akzeptanz
 - 313.815 H-Kennzeichen gesamt
 - 279.250 H-Kennzeichen PKW
 - Jährlicher Zuwachs bis 10 %
 - 62,2 % aller Fahrzeuge älter 30 Jahre
 - Anteilsteigerung in den letzten 10 Jahren von 0,31 % auf 0,64 %
- Privilegien
 - Einheitlicher Steuersatz von 191 EUR
 - Keine Plakette für Umweltzone
 - Fahren bei Ozonalarm
 - (Image)

Akzeptanz des H-Kennzeichens

Marke	Typ	H-Kennzeichen	> 30 Jahre	ccm	Steuer
Fiat	Fiat 500	978	4.452	499,0	126
Sachsenring	Trabant	716	7.158	594,0	152
NSU	RO 80	155	733	998,0	120
NSU	Prinz	144	740	599,0	152
BMW	Isetta	92	1.614	300,0	76
Citroen	2 CV	79	778	599,0	152
Glas (+ BMW)	Goggomobil	77	1.628	395,0	101
Lloyd	Alexander	45	306	596,0	152
		2.286	17.409		

Nur ca. 13 % der Kleinfahrzeuge haben ein H-Kennzeichen.

Neben der höheren Kfz-Steuer muss dabei auch als weiterer Kostenfaktor die Gebühr für die H-Kennzeichen-Prüfung nach § 23 StVZO berücksichtigt werden.

- Zunahme von Fahrzeugen älter 30 Jahre mit Abgasreinigungsanlagen ab 2014
- Ab 2022 werden alle 30 Jahre alten Fahrzeuge Abgasreinigungsanlagen aufweisen
- Nur 6,8 % der PKW mit H-Kennzeichen sind mit Dieselmotoren ausgerüstet. Es besteht die Möglichkeit der Nachrüstung eines Rußpartikelfilters (Förderung in 2015 mit 260 EUR)

Europäische Abgasnorm

Gesetzliche Einführung:

- EURO 1 ab 1.7.1992
- EURO 2 ab 1.1.1996
- EURO 3 ab 1.1.2000
- EURO 4 ab 1.1.2005
- EURO 5 ab 1.9.2009
- EURO 6 ab 1.9.2014

Aber: Viele Hersteller (vor allem von Premium-Fahrzeugen) haben bereits seit 1984 begonnen, Abgasreinigungsanlagen zu verbauen.

Fahrzeugbestand 01.01.2014

- 43,851 Mio. PKW
- 43,335 Mio (98,8 %) schadstoffreduziert
- 516.000 Nicht schadstoffreduziert
- 449.151 PKW > 30 Jahre

Was als nächstes kommt:

- 468.735 Anlage XXIII US Norm
- 34.601 Anlage XXIV Stufen A, B, C
- 32.490 Anlage XXV Euro 1
- 737.267 schadstoffarm E2 (EURO 1)

Kfz-Steuer-Sätze

Schadstoffklasse	Motor	Steuersatz (je 100 cm ³ Hubraum) bei Erstzulassung bis 30. Juni 2009
Euro 3 und besser D3 und besser	Otto	6,75 €
	Diesel	15,44 €
Euro 2	Otto	7,36 €
	Diesel	16,05 €
Euro 1	Otto	15,13 €
	Diesel	27,35 €
nicht schadstoffarm (Fahren bei Ozonalarm erlaubt)	Otto	21,07 €
	Diesel	33,29 €
nicht schadstoffarm (Fahren bei Ozonalarm nicht erlaubt)	Otto	25,36 €
	Diesel	37,58 €
übrige	Otto	25,36 €
	Diesel	37,58 €

- Durch die zunehmende Anzahl an Fahrzeugen mit Abgasreinigungssystem besteht kein Anreiz mehr für H-Kennzeichen
- Das H-Kennzeichen wird als Unterscheidungsmerkmal zu Alltagsfahrzeugen seine Bedeutung verlieren
- In der öffentlichen Wahrnehmung vermengen sich Oldtimer mit Alltagsfahrzeuge

Workshop Ziele



Erarbeiten von Vorschlägen, wie das H-Kennzeichen auch künftig Anreize bieten kann, um echte Oldtimer von Alltagsfahrzeugen abzugrenzen.

- Die Akzeptanz des H-K ist schwerpunktmäßig auf die einheitliche Kfz-Steuer von 191 EUR zurückzuführen sei.
- Im geringeren Maße wird die Bedeutung der Plakettenfreiheit für die Umweltzonen und eine Image-Komponente eingeschätzt.
- Auch die Anerkennung im Ausland (im Vergleich zu 07er-Kennzeichen) sowie die Umgehung des Sonntagsfahrverbots für Nfz. Hat geringe Auswirkungen auf die Akzeptanz..

PRO

- Eindeutige und nach außen sichtbare Kennzeichnung für Oldtimer. Dadurch eindeutiges Erkennungsmerkmal für die Öffentlichkeit als „automobiles Kulturgut“.
- Sicherstellung des technischen und originalen Zustands der Fahrzeuge.
- Klare Abgrenzung zu Alltagsfahrzeugen.

CON

- Niedrigere Anzahl H-K für die politische Arbeit. Es besteht jedoch die Gefahr, dass künftig ohne H-K die statistische Zahl „Fahrzeuge mit H-K“ nicht mehr aufrecht zu halten ist.
- Bei Erteilung H-K kann altes Kennzeichen und/oder alter Brief nicht behalten werden.
- Die gesetzlichen Rahmenbedingungen können sich vorteilhaft für das H-K ändern und dadurch eine zunehmende Akzeptanz verursachen.
- Generell ist das H-K nicht unbedingt zu fördern (ein Teilnehmer).

Diskussionsergebnisse

Ein erstes Fazit:

Die Mehrheit der Teilnehmer des AK sieht keine Notwendigkeit, Aktivitäten zur weiteren Förderung des H-K aufzunehmen. Trotzdem werden mögliche Maßnahmen diskutiert.

Steuer

- Die einfachste Maßnahme, eine weitere Akzeptanz des H-K sicherzustellen, liegt in der Kfz-Steuer. Eine Reduzierung bzw. eine Deckelung für Klein- und Kat-Fahrzeuge wird jedoch schwer zu realisieren sein. Es wird diskutiert, ob bei einem solchen Antrag dem BMF nahegelegt werden könne, als Kompensation für alle Fahrzeuge älter 30 Jahre **ohne** H-K einen Zuschlag zu berechnen (analog Diesel ohne Rußfilter).

- Im Zusammenhang mit Versicherungen wird diskutiert, inwieweit die Einführung eines besonderen Tarifs für Fahrzeuge mit H-K möglich sei. Dabei ist zu bedenken, dass H-K in den Versicherungsstatistiken aus EDV-technischen Gründen nicht identifizierbar sind. Wenn es gelingt, einen geringeren Schadenbedarf nachzuweisen, wäre ein beitragsminderndes Tarifmerkmal "H-Kennzeichen" machbar.

- Im Zusammenhang mit den Regeluntersuchungen (§ 23, § 29 StVZO) wird diskutiert, ob eine im Sinne des Richtlinien-Textes einheitlichere Prüfung zu einem Image-Gewinn für Fahrzeuge mit H-K führen kann. Auf jeden Fall wäre eine Verlängerung des Prüfintervalls z. B. auf 4 Jahre ein wesentlicher Vorteil für das H-K.